# LA VIE AU GRAND AIR

**ABONNEMENTS**

PARIS.... Un an 14 fr. | ÉDITION DE LUXE
DÉPARTEMts — 15 fr. | FRANCE. Un an. 30 fr.
ETRANGER . — 20 fr. | ETRANGER. — 40 fr.

26 Janvier 1902. — N° 176

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

**PUBLICITÉ**

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE. . . . . 500 fr.

(Cliché P. Doyé). Ragueneau 1er. Deloge 2e. (Plaque Lumière).

## LE CHALLENGE LEMONNIER. — LE PASSAGE A LA GRILLE DE PICARDIE

*(Voir l'article page 53).*

*Le challenge Lemonnier est une course à pied qui s'est disputée sur la route de Versailles à Paris le 12 janvier. Il a été gagné par Ragueneau, de la Société Athlétique de Montrouge couvrant les 12 kil. en 42 m. 49 s. 3/5.*

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Nous commencerons dans notre prochain numéro une seconde série d'articles de notre collaborateur

FIORAVANTI

l'auteur de l'***Histoire de la lutte***, si appréciée de nos lecteurs et qui constituera, avec la première série, une véritable

## HISTOIRE DU MUSCLE

Notre collaborateur traitera tout d'abord des

***POIDS ET HALTÈRES***

De même qu'il nous a rendus familiers les Exbroyat, les Marseille, les Faouet, les Bibus, les Raulin et autres ancêtres de la lutte, il nous présentera ces athlètes fameux, ancêtres des Sandow, des Bonnes, des Maspoli, dont les noms font déjà partie de la légende et dont les curieuses et parfois troublantes physionomies sont jusqu'ici restées inconnues.

Chaque portrait sera accompagné d'amusantes anecdotes, empruntées aux sources les plus variées et les plus sures.

Nous occuperons ainsi la fin de la mauvaise saison à former pour nos lecteurs une

## Encyclopédie du Muscle

à la fois documentée et didactique, où les sportsmen puiseront dans les exemples du passé des enseignements pour l'avenir.

Voir également dans notre prochain numéro :

" ***Le Rallye'Croc Ferme*** "
par le comte de Montal

***La Journée des Tout Petits***
par Geo Lefèvre, etc., etc.

✤

*Ainsi que nous l'avons annoncé, c'est*

**Mercredi prochain, 5 février,**

*que sera donnée dans la*

**Salle de la Société d'horticulture**

*84, rue de Grenelle, la conférence organisée par la* Vie au Grand Air, *sous la présidence de M. Émile Levasseur, de l'Institut, professeur au Collège de France.*

**M. LUCIEN TIGNOL**

*le distingué alpiniste, le conférencier aimable que nos lecteurs ont déjà applaudi l'an dernier, traitera des*

**Escalades dans les Alpes.**

*Nos abonnés de Paris trouveront encartées dans le présent numéro* deux *invitations pour cette conférence. Tous nos acheteurs au numéro à Paris trouveront également* une *invitation dans chaque numéro.*

*Nous tenons en outre d'autres cartes d'entrée à leur disposition dans nos bureaux, 9, avenue de l'Opéra.*

*La conférence commencera à 8 heures et demie précises. Les portes ouvriront à 7 heures trois quarts.*

*Le texte du conférencier sera accompagné de projections photographiques des plus curieuses, faites par la maison Gaumont qui a bien voulu mettre en outre à notre disposition des clichés cinématographiques pris l'été dernier dans les environs de Chamounix et qui sont d'une réalité impressionnante.*

✤

Avis aux amateurs de belles gravures. Les originaux de la *Vie au Grand Air* sont exposés chaque semaine en plein Paris, aux magasins de *Gladiator*, 18, Bd Montmartre, et au centre du mouvement automobile et cycliste, chez *Rudeaux*, 66, avenue de la Grande-Armée, à l'angle de la rue Saint-Ferdinand.

LES ÉDITEURS.

(Cliché Panajou)

**Henry Fournier.**

*ex-champion du cycle, vainqueur de Paris-Berlin, aujourd'hui vice-président de la* Fournier-Searchcomont C°.

UN HOMME MODERNE

# Ma Vie

**par Henry FOURNIER**

*L'avenir est à l'homme d'action, à la fois intelligent, débrouillard et... veinard. Ces trois qualités, il semble bien que c'est dans le monde des sports que l'on a le plus de chance de les rencontrer. Quelle meilleure école pour former un homme, pour lui donner la confiance en lui, la sûreté de coup d'œil, la promptitude de décision ?*

*Ajoutons que s'il s'agit d'un chauffeur en particulier, et s'il ne possède pas la troisième des qualités, la veine, il se sera cassé la figure avant d'avoir eu à utiliser les deux autres et voyons quel parti a pu en tirer, dans la lutte pour la vie, un homme qui les possède toutes les trois au plus haut point.*

○ ○ ○

Il est toujours assez difficile de parler de soi. En dit-on le bien que très généralement l'on en pense, cela passe pour vantardise et excès d'orgueil.

Parle-t-on au contraire avec modestie, ce qui est plus rare, ou plus habile, on est aussitôt taxé d'hypocrisie ou d'humilité feinte.

D'autant plus que nous arrivons à un temps, et j'arrive d'un pays, où il faut crier fort pour se faire entendre, eût-on des choses fort intéressantes à dire.

Nous sommes un peu, et en Amérique surtout, comme au champ de foire où chacun fait un tel bruit à la porte de sa baraque que celui-là seul qui a les meilleurs poumons peut avoir quelques chances d'être entendu. Je crois, Dieu me pardonne, qu'à défaut de ce don naturel, j'ai reçu de l'expérience et de la vie d'assez belles et fortes leçons pour me mettre désormais au diapason.

Je vais donc sans vergogne aucune vous parler de moi, tout comme si le sujet était des plus intéressants.

Je suis né au Mans, patrie des frères Bollée, le 13 avril 1871, c'est-à-dire en pleine Commune, à Paris. Là-bas, l'on était assez calme, et je pus pousser en paix. J'en ai profité comme vous pouvez le voir.

Mes parents me destinaient aux carrières libérales. Je devais être avocat ou médecin, je ne sais plus trop quoi, en admettant qu'on l'ait jamais bien su. Je fus sans conteste, et en attendant, l'un des plus des remarquables cancres du lycée.

Je me souviens avoir passé ma jeunesse jusqu'à ma quinzième année à dessiner sur mes cahiers de forts beaux bicycles sur lesquels tricotaient des jambes les plus terribles coureurs de l'époque. Si bien qu'à quinze ans, de guerre lasse, mes parents me laissèrent aller à ce sport qui m'attirait de plus en plus.

Après quelques débuts assez heureux, je fus naturellement présenté à l'illustre de Civry, qui a été le plus fameux dénicheur d'hommes qu'on ait vu jamais.

Je me souviens encore de la façon dont il m'essaya.

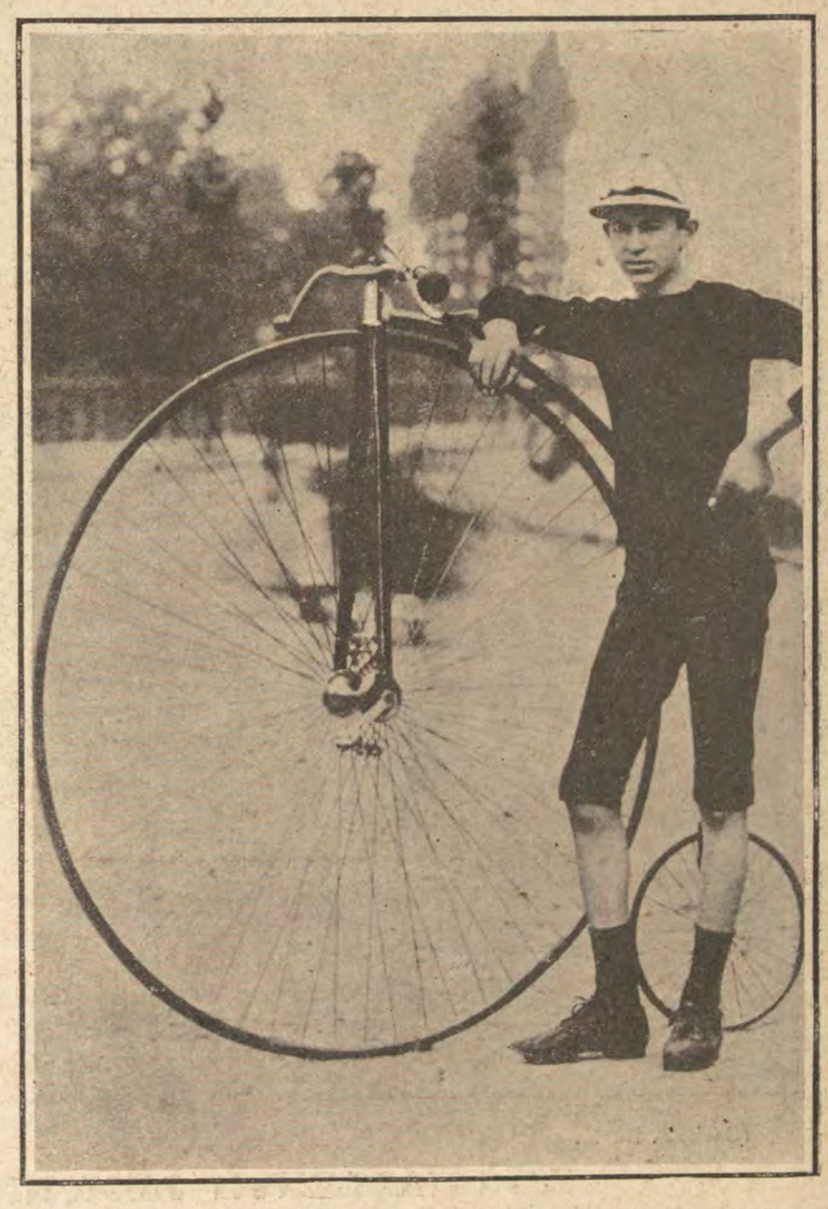
Il me fit prêter une bicyclette de piste par Charron, alors l'incontesté champion, et nous partîmes tous trois pour la piste de la Ligue, au bois de Boulogne.

Nous nous mîmes en piste, Charron et moi; confiant et naïf, je menai un train fou à l'illustre champion de France. De Civry voulant à la fois m'examiner et me tenir en bride lui avait recommandé de me suivre et de me battre impitoyablement à l'arrivée.

Mais quand Charron se dégagea, il trouva à qui parler cette fois, je me serais fait hacher plutôt que de le laisser passer devant mon juge.

Et je terminai premier. Fred. de Civry ne me dit rien, mais il me fit habiller et sans me donner même le temps de souffler, il me mena chez M. Clément.

Une heure après tout était terminé. J'étais coureur de la grande maison. Voilà comment on prenait les hommes.



**Fournier à 14 ans et son grand bi.**

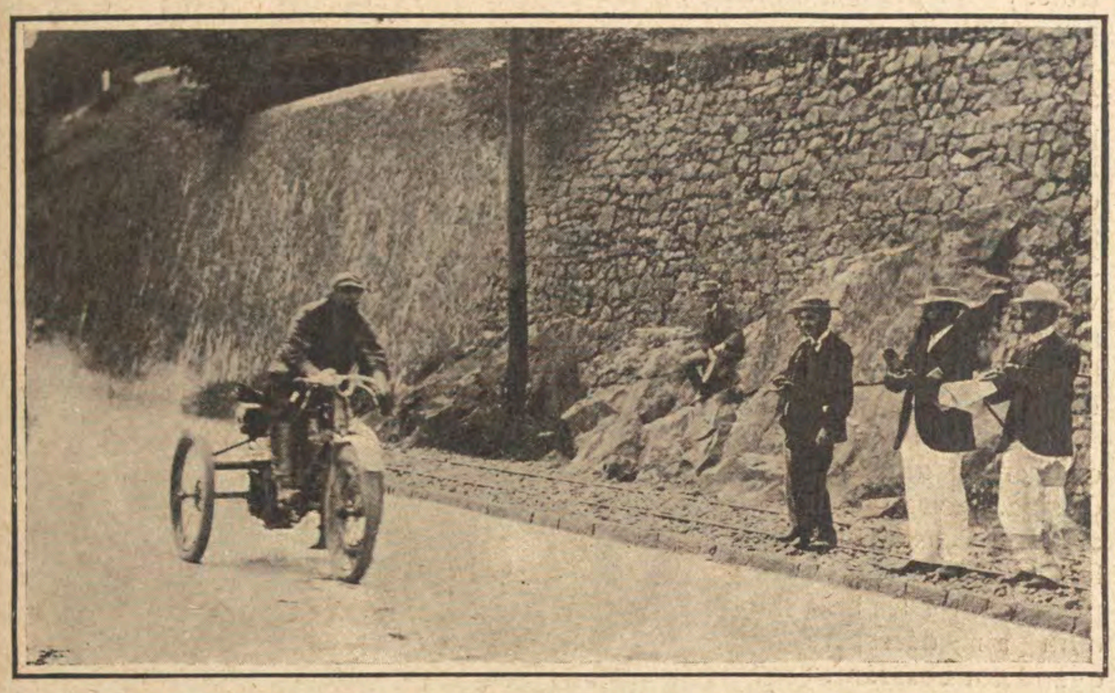
Dès lors je courus un peu partout, et fus, sans vanité, avec Charron, l'homme de tête de cette époque. J'étais d'ailleurs champion des juniors de France et j'eus même la gloire de battre à Buffalo le fameux Cassignard alors à l'apogée de sa forme, dans un match célèbre entre tous.

Malheureusement, mes trois ans de service militaire ruinèrent tout cet avenir. Quand j'en revins toutes les places étaient prises. Une autre classe d'hommes était venue : les Jacquelin, les Morin, les Bourrillon.

Il n'y avait plus rien à faire pour moi.

C'est alors que je commençai l'automobile.

J'ai débuté sur le motocycle de Dion-Bouton comme tous. Mon premier engin avait juste ses trois quarts de cheval et mettait autant de temps à me mener



(Cliché Faissat)

**Fournier dans Paris-Toulouse et retour.**

*Il prit part à cette épreuve disputée en août 1900 et arriva 1er dans la dernière étape Limoges-Paris. Notre photographie le représente au départ de Limoges.*

à Mantes que ma voiture en a mis pour me mener à Bordeaux.

J'eus entre autres le plaisir de vendre à Santos-Dumont, le vainqueur du prix Deutsch, son premier moteur, le petit motocycle jaune à moteur d'un cheval et quart qu'il eut si longtemps. Et c'est moi qui lui enseignai la manœuvre des manettes et le mystère de la carburation !

Cependant tout cela ne me faisait pas une situation. Il fallait aviser au plus vite. Je résolus de voyager.

L'Amérique m'a toujours tenté. J'y suis allé souvent et je n'ai jamais eu à m'en plaindre.

J'y partis donc, une première fois, champion mi-cycliste, mi-motocycliste, je trouvai facilement là-bas quelques engagements.

J'en profitai pour traverser tout le nouveau monde et c'est ainsi qu'un beau matin je me trouvai à courir à San-Francisco où l'on n'avait jamais vu encore d'automobile.

Je n'avais pourtant qu'une pauvre petite bicyclette à pétrole avec un moteur de Dion-Bouton d'un cheval trois quarts. C'était peu de chose, mais sur une bicyclette, avec de l'aplomb on marchait vite, et sur les petites pistes en bois de « Frisco », cela produisait un effet vertigineux.

Un brave homme de San-Francisco, qui devait assurément avoir le dollar facile, comme presque tous les gens de la cité aux mines d'or, m'acheta mon engin pour démonter le moteur et le mettre sur un petit canot.

Il paya le tout 1 200 dollars, soit 6 000 francs, ce qui est bien payé, même à San-Francisco, et je doute que jamais moteur d'un cheval trois quarts ait atteint un tel prix.

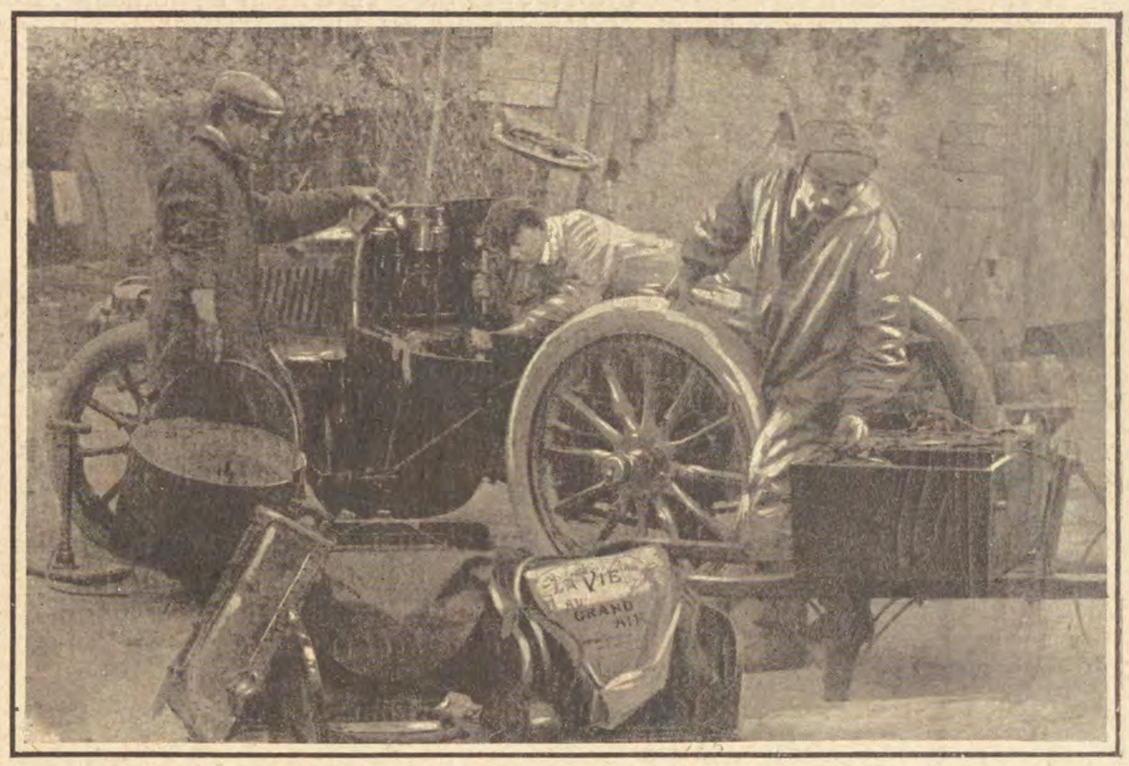
Ce n'était tout de même pas l'avenir. Il n'y avait d'ailleurs rien à faire à cette époque en Amérique. La bicyclette était déjà entre les mains de quelques monstrueuses usines, et l'automobile n'était pas encore né.

Je repassai donc la « mare aux harengs » et je revins tenter le sort en France.

Là encore la situation n'était pas gaie. Il fallait de l'argent pour avoir la voiture capable de vous mener à la victoire et de vous mettre en vedette. Et pour avoir de l'argent, il me fallait, à moi, avoir cette voiture. Triste cercle vicieux, dont je dus me résigner à faire long-

(Cliché Chiesi.)

**Fournier à motocycle en 1899.**



**Les débuts de Fournier comme mécanicien.**

*Fournier débuta comme mécanicien avec Levegh. Notre photographie le représente réparant la voiture de ce dernier, avec son patron et Georges Prade, dans la cour de l'hôtel de Couhé-Vérac, au retour de la course Bordeaux-Périgueux (juillet 1900).*

temps le tour avant de trouver le joint que l'occasion devait me fournir.

Je tentais d'abord du motocycle. L'instrument est plus commode à se procurer. Malheureusement, les résultats en sont en proportion directe avec les efforts qu'on a dû faire pour l'obtenir.

D'ailleurs, là encore je trouvais les places prises. J'avais bien un motocycle de course, mais non le dernier modèle, et c'est ainsi que je dus courir Paris-Roubaix, où je fis, dès les Loges, la plus belle pirouette du monde, et Paris-Toulouse-Paris où Teste, Collignon et Bardin avaient près de deux chevaux de plus que moi.

C'est certainement la course qui m'a le moins rapporté, mais c'est, non moins certainement, celle dans laquelle j'ai dû déployer le plus d'efforts et le plus d'énergie.

A Limoges, à l'aller, je n'avais plus de pneumatiques. J'étais au quart du chemin. Il faisait bien de 30 à 32 degrés à l'ombre, et j'avais bien envie d'abandonner la course.

N'importe, je voulais faire quelque chose. Et puis, qui sait? Le hasard est si grand. Je passais huit heures avec une alène et du cuir, à recoudre mes pneumatiques.

Je marchais toute la nuit, et quelle nuit sans lune! et j'arrivais enfin à Toulouse.

Mais j'étais classé pour le retour et j'en profitai. Je n'ai jamais fait course avec un tel mépris du danger et malgré la

(Cliché Rodet.)

**L'arrivée de la Coupe Gordon Bennet en 1900.**

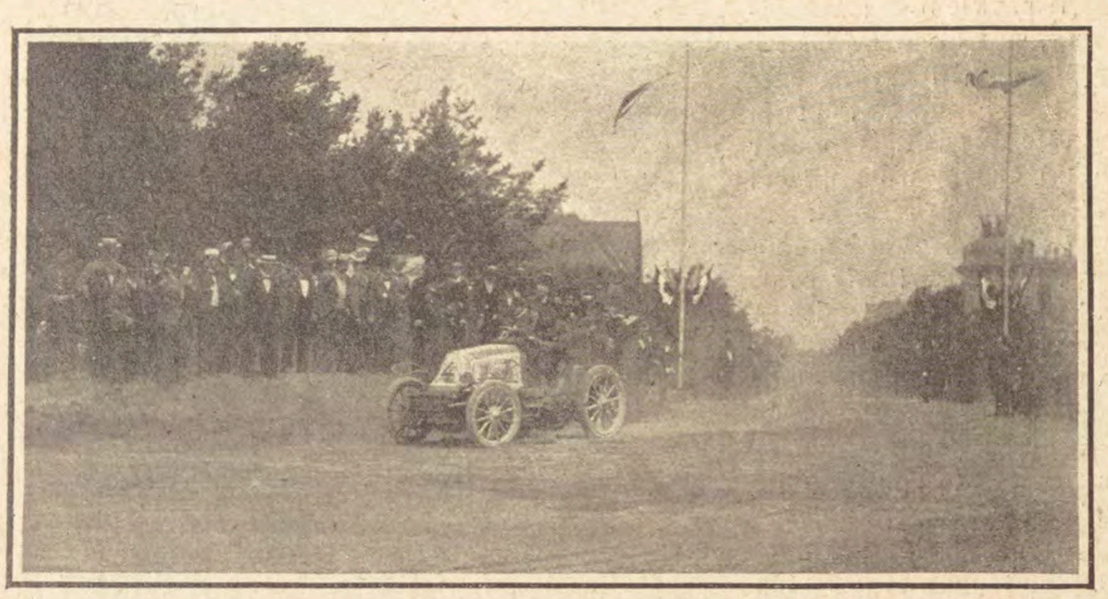
*De gauche à droite, M. Clément, Giraud, venu le matin par le col du Galibier (2 900 mètres) pour chronométrer la course, Charron, gagnant de la Coupe, notre collaborateur Georges Prade, Fournier, mécanicien sur la voiture gagnante, Girardot second en 1900, gagnant en 1901, M. F. Brun, vice-président de l'Automobile-Club de Lyon, où se faisait l'arrivée.*

différence du moteur je me classai premier dans la deuxième étape : Limoges-Paris.

J'en fus récompensé par dix lignes de compliments de l'ami Georges Prade dans les journaux. Et ce fut tout !

Huit jours après personne n'y pensait plus.

J'avais déjà tâté pourtant de la voiture, mais pas pour mon propre compte.



**Fournier, gagnant Paris-Berlin (Juillet 1901)**

Je devais me résigner à voir conduire, à me faire mener. Je n'avais que la ressource de soigner la machine.

Ce fut d'ailleurs pour moi une excellente éducation et je ne m'en repens pas aujourd'hui.

Dans l'armée de l'automobile avec laquelle à chaque course se livre la bataille, il n'est pas mauvais d'avoir été longtemps simple soldat et de n'avoir appris qu'à compter sur soi-même.

**Comme on voit les Français à New-York.**

*Fournier d'après une caricature américaine.*

Je fus d'abord avec M. Albert Bostwick qui venait d'acheter la fameuse voiture 16-chevaux Panhard et Levassor de M. René de Knyff.

Cette voiture venait de gagner le Tour de France en 1899, les courses de Pau et de Nice en 1901. Nous allâmes ainsi courir Bordeaux-Périgueux; Bostwick était plein de confiance.

J'avoue que j'en avais moins que lui.

Nous avions contre nous deux voitures nouvelles, celle de Levegh, la nouvelle Mors type 1900, qui devait être la triomphatrice de cette année, et la nouvelle Panhard de Giraud qui était la première voiture de la coupe Bennett.

Nous fîmes du 75 en moyenne avec la vieille voiture, mais nous n'en fûmes pas moins battus par Levegh et Giraud avec lequel nous réussîmes pourtant à faire *dead-heat* sur le poteau d'arrivée le second jour.

Là-dessus, nous revînmes en caravane à Paris avec Levegh et Prade, et nous pûmes nous offrir une petite séance de démontage à Couhé-Vérac.

J'insiste sur ces faits parce que c'est ainsi qu'on devient réellement chauffeur.

Peu après, je courus avec Charron la coupe Bennett de Paris à Lyon et je me vois toujours finissant les dix derniers kilomètres penché sur le marche-pied et tenant la pompe dans mes mains. Un chien venait d'en briser les attaches.

Je touchais enfin au but.

Je devins mécanicien chez de M. Laycock, un riche Anglais avec lequel nous culbutâmes dans la descente de Rochefort-les-Yvelines sur la fameuse voiture fatale, la « Cahen d'Anvers », qui avait déjà versée avec Girardot et tué le comte Cahen.

Là-dessus M. Laycock acheta une voiture de course et sur mes conseils — j'avais moi-même été converti par Levegh — commanda une Mors de 60 chevaux la fameuse voiture qui me mena à la victoire dans Paris-Bordeaux et Paris-Berlin.

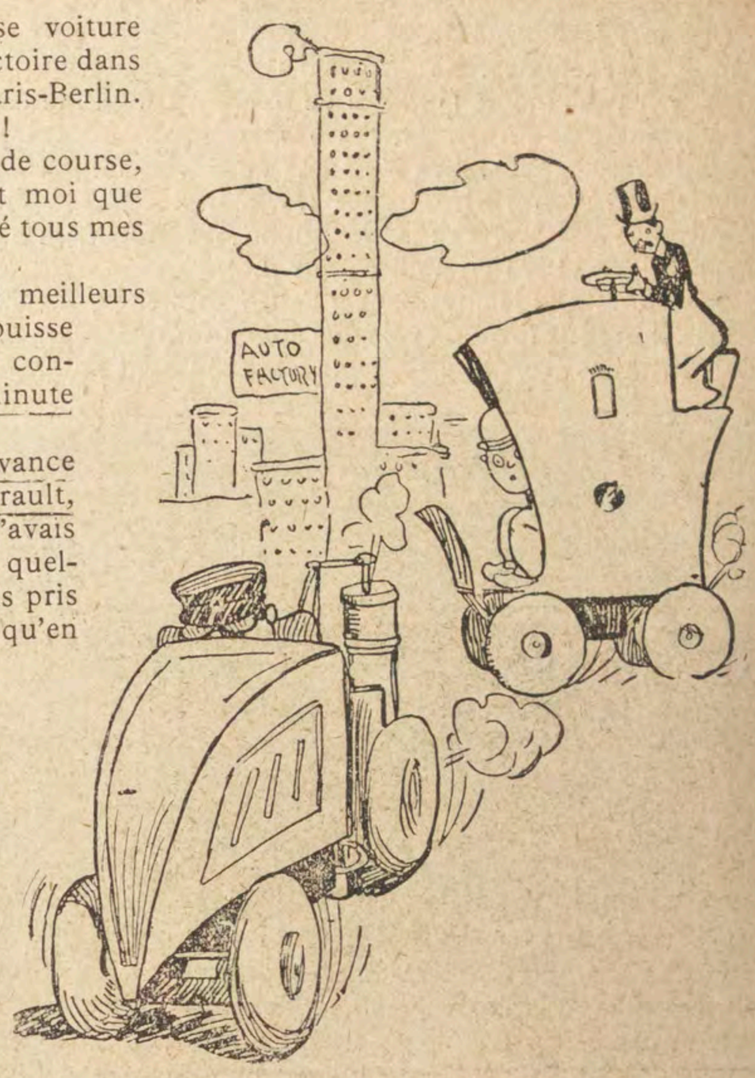
Enfin j'avais l'engin !

Au bout d'une heure de course, je n'avais plus devant moi que Levegh et j'avais passé tous mes rivaux.

Levegh est l'un des meilleurs conducteurs qu'on puisse rêver. De contrôle en contrôle, je lui prenais minute par minute.

Après Tours, mon avance augmenta. A Châtellerault, pourtant je sentis que j'avais Levegh. Il devait avoir quelque chose. Je lui avais pris plus en 30 kilomètres qu'en 300. Et soudain, devant nous, je vis une fumée monter dans la plaine, c'était lui ! Enfin !

La fumée s'approchait et soudain elle se dissipa. Levegh était arrêté et j'eus à peine le temps de le voir au passage lever les bras d'un air désespéré quand nous passâmes en tempête dans un tonnerre de triomphe et de bruit.




**Fournier qui va révolutionner le sport et l'industrie automobile.**

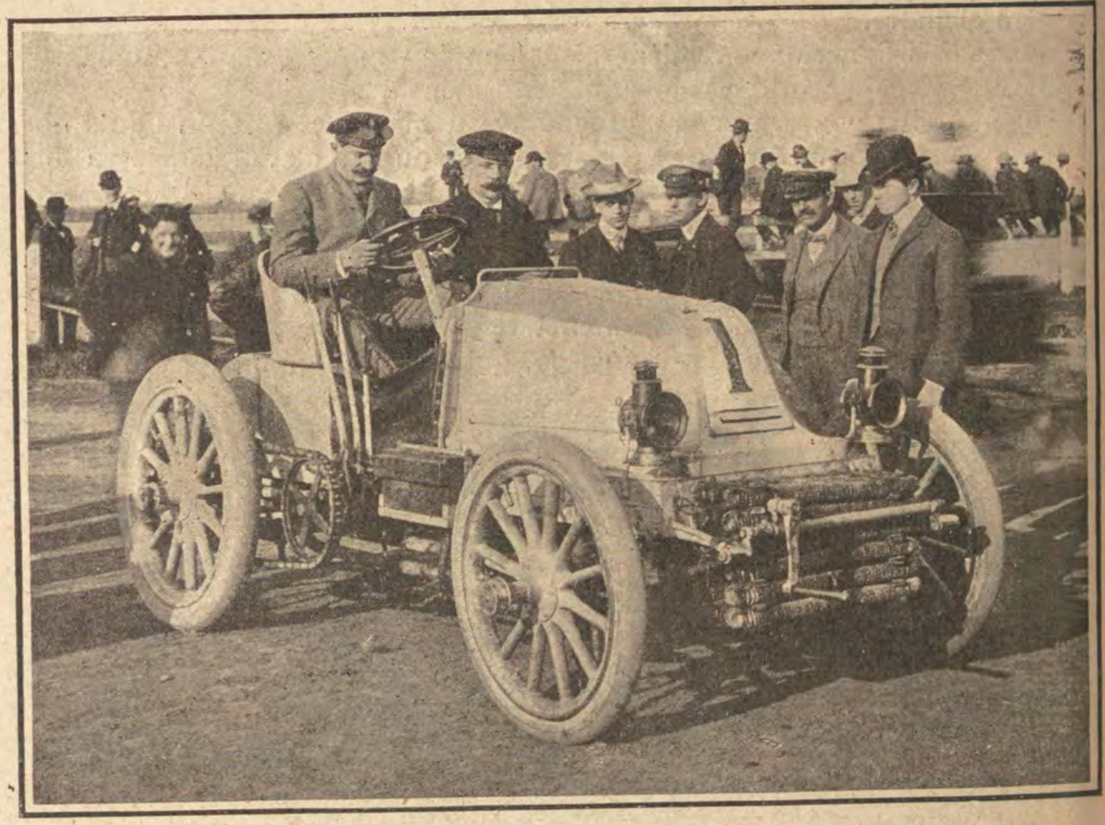
*(Caricature américaine)*

J'avais gagné,

Paris-Berlin fut plus pénible, moralement surtout. Depuis la frontière française, je fus toujours en tête, ne sachant jamais ce qui se passait derrière moi, ce qui est la situation la plus pénible, et je ne vis jamais plus aucun concurrent qu'à l'étape quand tout était terminé.

Mais surtout à Berlin je sentis que la bataille était gagnée, non seulement celle de la course, mais celle de ma vie, surtout si je savais profiter de l'heure.

L'Amérique me revint à l'esprit, et j'y partis.



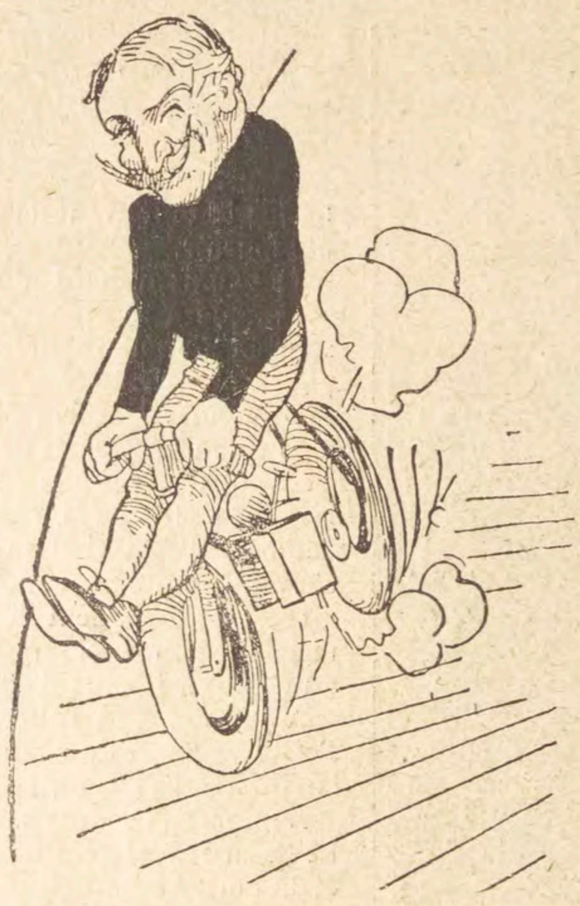
(Cliché Kiney)

**Fournier en Amérique, sur la piste de Buffalo où furent battus les records de vitesse.**

Vous savez le reste. On est vite populaire là-bas quand on fait quelque chose de nouveau, et lorsque j'eus fait à Coney-Island du 112 à l'heure, il ne fut pas un Américain sportif qui ne connût mon nom.

De là à la fondation de la Fournier-Searchcomont Company, il n'y avait qu'un pas. Il fut franchi.

Excusez-moi, en terminant, d'avoir pu croire vous intéresser aussi longuement. Mon excuse est dans l'intérêt que j'ai pris moi-même à revivre en ces lignes, comme un voyageur arrivé en haut d'une côte un peu pénible se retourne et regarde longuement la route blanche et le dur chemin parcouru.



**Fournier à motocyclette.**

*Caricature américaine.*

# Le Challenge Lemonnier

*Cross-country et course à pied sur route sont deux manifestations bien différentes du sport pédestre.*

*Nous avons fait assister nos lecteurs, dans notre dernier numéro, avec le cross de la Société Athlétique de Montrouge à une manifestation du premier genre, nous leur en présentons, aujourd'hui, une de la seconde manière avec le challenge Lemonnier.*

o o o

En cross, le parcours est le plus souvent parsemé de difficultés qui déterminent non seulement la fatigue physique, mais aussi une certaine dépression morale chez l'athlète s'adonnant à ce genre d'épreuves.

Sur la piste incertaine qui lui est indiquée par un tracé obtenu au moyen d'un semis de confetti ou de rognures de papier, le coureur rencontre successivement petits ravins, escarpements, fondrières et sous-bois, qui viennent ajouter encore aux difficultés de chemins rarement viables, le plus souvent abruptes et escarpés, empierrés et boueux. Dans de telles conditions, l'allure du coureur est forcément inégale, sa marche subit des à-coups qu'il ne peut surmonter que par un sérieux entraînement sur des parcours analogues.

**Une singulière façon de se préparer.**

*A l'inverse de la méthode ordinaire, un concurrent se masse les muscles des jambes à l'eau froide.*

Dans la course sur route, le coureur doit arriver au but de l'épreuve par des voies classées, départementales ou nationales, au sol parfaitement entretenu, nivelé et sans aspérités. Sur ce sol idéalement vite, et où pourraient être battus les records de piste, malgré les côtes en partie compensées par les descentes, il peut conserver au contraire une allure toujours souple et régulière, et ignore les à-coups qui nuisent forcément à la moyenne de vitesse à obtenir.

Une partie de la fatigue morale est également supprimée pour le coureur, qui est beaucoup plus confiant dans l'état du parcours à couvrir.

Le Racing Club de France, en organisant le challenge Lemonnier n'a pas saisi la nuance, ce qui n'implique d'ailleurs en rien l'insuccès de l'épreuve, qui a été en tous points parfaitement réussie et restera une des plus belles manifestations athlétiques de l'année 1902.

Créée en souvenir d'un regretté dirigeant du R. C. F., mort l'an dernier, et qui fut aussi un de nos meilleurs coureurs à pied, cette épreuve mal comprise ne pouvait réaliser le but rêvé par les organisateurs.

On croyait en faire une épreuve préparatoire pour le grand cross country national et utile à l'entraînement des équipes se préparant en vue de cette épreuve. Ce fut une belle et intéressante course sur route et rien de plus. Un challenge de cross par équipes, sur la même distance et réglementé de même façon, eût été autrement utile pour le but qn'on se proposait.

En fait, le challenge Lemonnier organisé sur la route classique de Versailles à Paris, a obtenu un magnifique succès. Ce fut le Marathon amateurs de l'*Auto-Vélo*, en plus petit.

**L'équipe du Racing Club de France, avant le départ du challenge Lemonnier.**

*Au centre, le favori Deloge qui est arrivé second, derrière Ragueneau.*

Cent quatre-vingt-douze engagements, 136 partants, 116 hommes classés, voilà le bilan fameux de cette épreuve. Malgré l'éloignement et l'isolement du point de départ fixé au rond-point de Picardie, 100 mètres avant la côte classique, venant de Versailles, cent à deux cents curieux avaient tenu à y assister et pourtant en la station de chemin de fer la plus proche était à près de deux kilomètres. Quelques chauffeurs et de nombreux cyclistes étaient également venus par la route.

**Les concurrents portent leurs effets au fourgon, qui va les leur conduire à l'arrivée.**

Sur la piste du R. C. F. à la Croix-Catelan, où avait lieu l'arrivée, attendait un nombreux public, réservant une chaleureuse ovation au vainqueur.

Le parcours suivait exactement la route cycliste de Versailles à Paris jusqu'au pont de Suresnes, qu'il traversait, pour pointer directement en suivant les allées du bois de Boulogne vers la piste de la Croix-Catelan.

Ragueneau de la Société Athlétique de Montrouge s'est une fois de plus affirmé notre meilleur coureur amateur sur les grandes distances, battant ses rivaux habituels; Deloge 2e, Théato 3e, De Fleurac 4e, tous trois représentant le Racing Club de France.

Menant à une allure excessivement rapide dès le départ, ainsi qu'en témoigne le temps : 42 m., 49 s. 3/5 pour 12 kil. 500 mètres, il a facilement disposé de ses 135 concurrents, qu'il a littéralement semés, à l'exception de Théato, qui ne s'est fait ravir la deuxième place que sur la fin de la course.

Le tout jeune Prévost, que nous avions déjà remarqué, se classe cinquième, réussissant à battre des hommes tels que Chastanié, Marlins et Lecrocq. Fletcher, qui s'était déjà distingué le dimanche d'avant à Montrouge, s'est également confirmé.

Les deux pioupious, E. Filliâtre, un des Princes du Sport de la *Vie au Grand Air* et A. Champoudry, se sont bien comportés, se classant respectivement 11e et 17e.

C'est le club organisateur, le R. C. F. qui s'est adjugé, le challenge, trophée de l'épreuve, en prenant la première place dans le classement par équipes, et obtenant un total de 35 points seulement, avec ses six équipiers classés dans les 11 premiers.

L'Union Athlétique du 1er Arrondissement a confirmé la bonne impression produite par sa jeune équipe dans le cross country interclubs de la S. A. M., en prenant la seconde place du classement avec 79 points. La Société Athlétique de Montrouge était troisième avec 86 points et le Stade Français quatrième avec 92 points. Neuf autres sociétés étaient représentées, soit un total de 12 équipes classées.

Après deux mois supplémentaires de travail, que deviendront ces équipes? Il sera intéressant de voir celles qui auront su tirer parti des enseignements que l'on peut déduire d'une épreuve semblable à celle du 12 janvier dernier.

(Clichés P. Doyé). ABEL LÉVEILLÉ.

**L'arrivée de Ragueneau, vainqueur de la course, sur la piste du Racing Club, au Bois de Boulogne.**

La Vie au Grand Air en Amérique[1]

IV

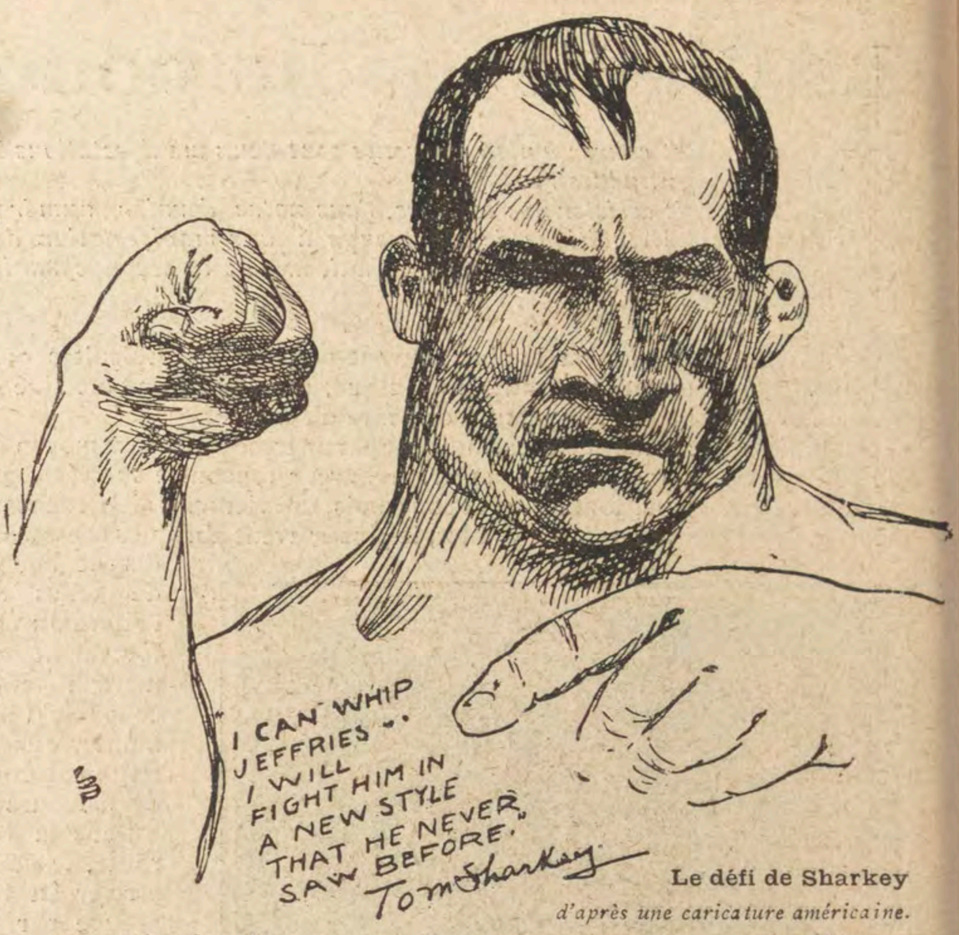
# LES ROIS DU RING

II

*Notre collaborateur Victor Breyer dans son précédent article sur les boxeurs américains nous a parlé surtout des champions de poids léger.*

*Il va nous présenter maintenant les champions du pugilisme parmi les hommes de poids lourd, à coup sûr les plus connus, surtout au point de vue international.*

**Tom Sharkey**
*d'après une caricature américaine.*




**Le défi de Sharkey**
*d'après une caricature américaine.*

○ ○ ○

Le désir de sacrifier surtout à l'actualité m'a fait consacrer presque exclusivement la première de ces chroniques aux Mac Govern, *Young* Corbett, et autres célébrités de poids légers parmi les rois du ring. Les récents événements pugilistiques ont en effet mis ces hommes en lumière de façon si éclatante que la *Vie au Grand Air* se devait à elle-même de les présenter au public européen dont ils étaient à peu près complètement inconnus.

Mais à dire vrai, ce n'est pas dans la catégorie des *featherweight* qu'on trouve les boxeurs les plus réputés. Il est tout naturel, que ces poids de plume doivent céder le pas aux redoutables poids lourds. Donc, le vrai champion du monde sans autre épithète, et le boxeur le plus connu du monde entier, c'est à coup sûr James Jeffries.

Depuis le 14 juin 1899, c'est-à-dire depuis bientôt trois ans, il a défendu son titre envers et contre tous avec un succès pour ainsi dire sans précédent. De haute taille (1 m. 83), de poids proportionné, sans exagération (92 kilos), Jeffries qui a vingt-sept ans est un véritable hercule, admirablement bâti, et surtout bâti pour le sport auquel il s'est consacré. Ainsi que le faisait remarquer l'autre jour dans une autre étude fort intéressante l'ancien champion Sullivan, ce qui frappe surtout chez Jeffries c'est la longueur des bras et des jambes et la petitesse relative du buste. Si vous ajoutez que l'homme est un frappeur terrible, un boxeur fort passable et enfin qu'il a adopté comme garde une position accroupie qui rend la « rentrée » quasi impossible pour son adversaire, vous comprendrez pourquoi les connaisseurs estiment que Jeffries est probablement le champion le plus complet que le ring ait connu depuis les jours de Mac et de Sullivan.

Son *record*, ou si vous préférez sa liste de performances depuis son début dans la carrière, justifie d'ailleurs cette opinion. Le champion n'a en effet jamais été battu durant les cinq années sur lesquelles s'étend cette glorieuse carrière. Il a fait sa première apparition dans le ring en 1897 à San-Francisco contre Van Burkirk et son dernier adversaire fut Gus Ruhlin le fameux comingman dont on avait fait un épouvantail et qui ne tint pas plus de cinq reprises contre lui.

Son bilan total nous donne : sur 14 matches, deux *ex-æquos* (*draws*) et 12 victoires. Sur ces 12 victoires, 6 éliminations (knock-outs) c'est-à-dire 6 occasions dans lesquelles le rival de Jeffries a dû se déclarer vaincu avant la fin. En somme, je le répète, pas une seule défaite n'est portée au passif de celui-ci qui détient le championnat du monde depuis le jour où il le ravit à Fitzsimmons dans un match qui dura 11 reprises.

Ce match consacra d'ailleurs de façon définitive la réputation du Californien, en même temps qu'il lui assurait le titre de champion. On ne peut oublier que Fitzsimmons était alors à l'apogée de sa carrière, qu'il s'était montré à peu près imbattable et surtout qu'il avait magistralement défait peu de temps auparavant le célèbre Corbett dans le match retentissant disputé à Dason City.

Or, Corbett et Fitzsimmons représentent bien les deux types opposés du boxeur ; le premier est le roi de la boxe au point de vue de la science et de la méthode, le second en est, ou plutôt en était, le roi en ce qui concerne ces autres qualités si importantes de pugiliste, l'endurance et la force brutale. Il fallait pour triompher de ces deux rivaux, comme Jeffries en triompha successivement, un homme réunissant à peu près toutes les aptitudes.

C'est, je le répète, le cas de Jeffries et voilà pourquoi il n'est pas exagéré de voir en lui un des meilleurs pugilistes qui aient jamais paru dans le ring.

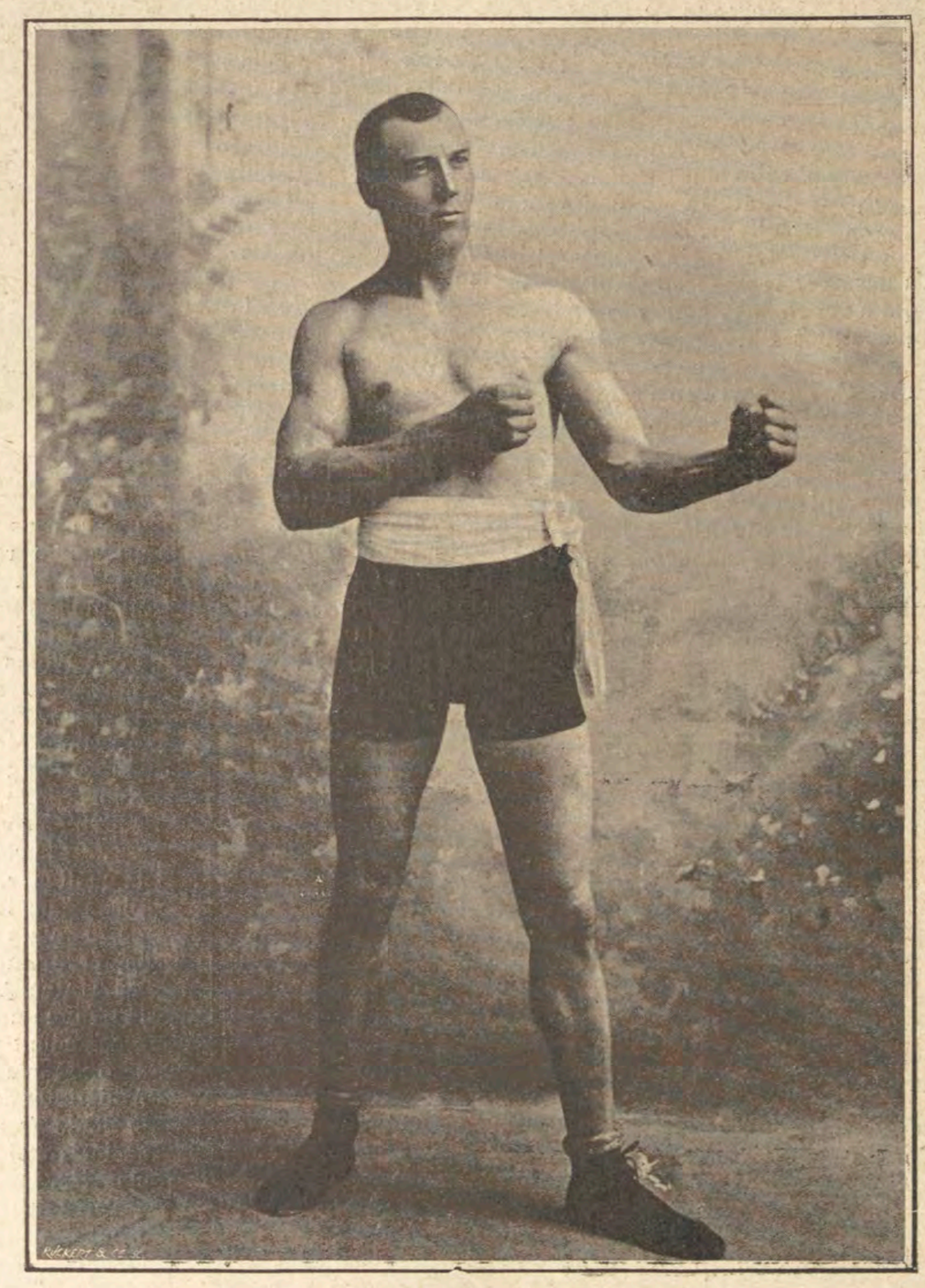
Un des anciens entraîneurs du champion donnait récemment sur lui des détails intimes qui ne manquent pas de saveur. D'après lui, aucun athlète n'est aussi agréable et facile à diriger que ce géant qui est doux comme un enfant. A part cela, Jeffries est le meilleur boxeur du monde — c'est toujours l'entraîneur qui parle — et il n'y a personne qui puisse le battre.

Une de ses principales qualités, c'est la méthode et le sang-froid qu'il apporte, non seulement au combat, mais encore dans les moindres préparatifs de la rencontre. Avant d'entrer dans le ring, il est très nerveux, mais cette nervosité ne l'empêche pas de faire attention aux moindres détails, ne fût-ce qu'à la façon dont les gants sont fixés sur ses mains. Il s'impatiente très facilement et si tout n'est pas fait méthodiquement et à son idée il se fâche. A ce moment il n'y a plus qu'à céder..... ou à disparaître.

A part cela, Jeffries a une confiance illimitée en lui-même. Une seule fois, il a failli perdre cette confiance, c'est à la veille de son match avec le terrible Sharkey en octobre 1899. Ce jour-là, Jeffries ne cacha pas à ses intimes qu'il n'était nullement rassuré sur l'issue de la lutte.

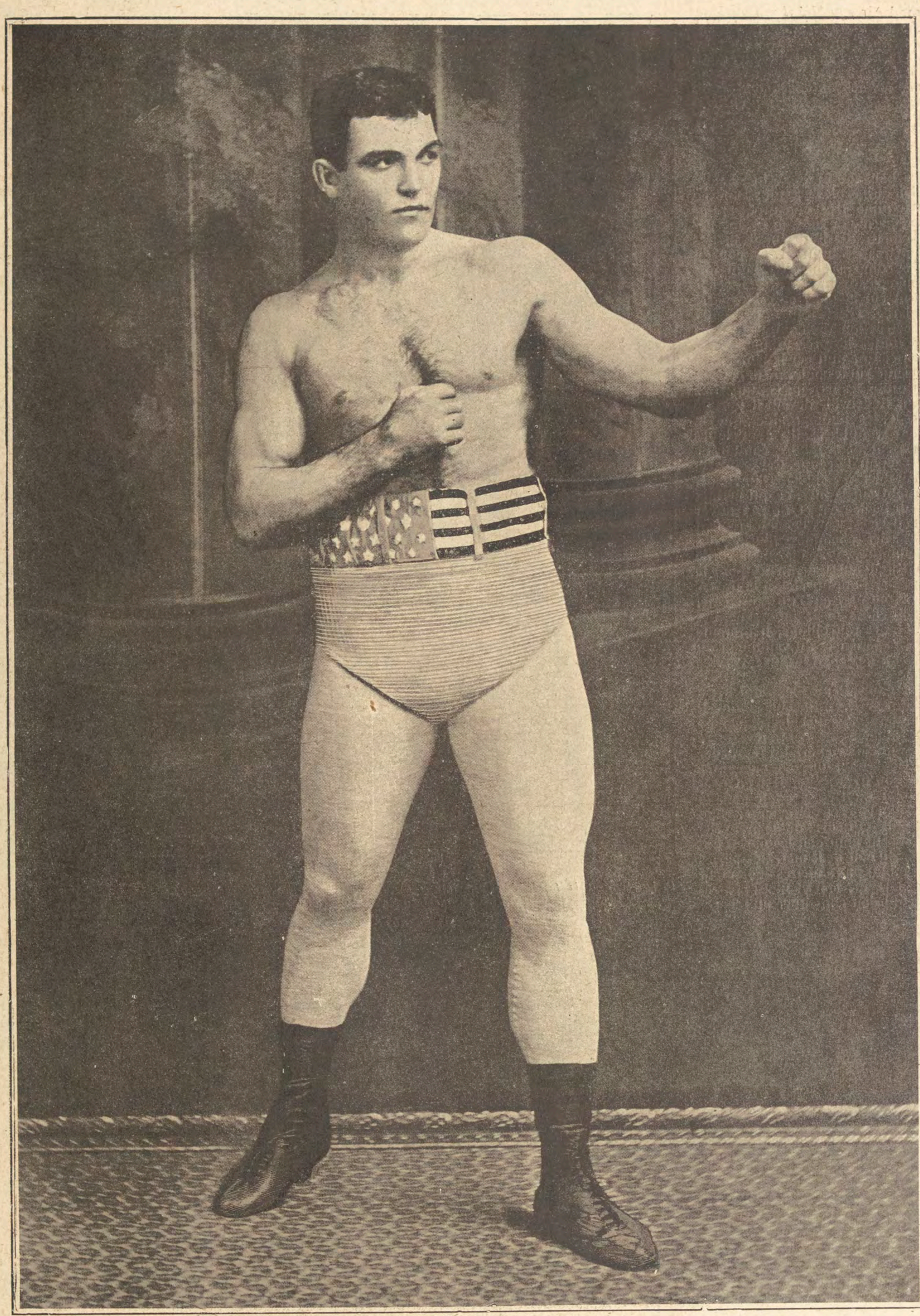
Le champion ne se trompait d'ailleurs qu'à moitié, puisque son adversaire le conduisit jusqu'à la limite des 25 rounds et ne fût battu que d'après décision du referee, décision qui fut d'ailleurs fort discutée.

VICTOR BREYER.



**Gus Ruhlin.**
*Qui vient de succomber dans un match avec J. Jeffries pour le Championnat du monde.*

[1] Voir les numéros 173, 174 et 175.



**LES PRINCES DU SPORT**

James J. Jeffries, champion du monde des poids lourds

# Santos-Dumont à Monaco

*La Vie au Grand Air a publié il y a quelques semaines des photographies de la baie de Monte-Carlo, permettant de se rendre un compte exact de l'emplacement sur lequel allait être édifié le hangar où vont reposer les nouveaux ballons de M. de Santos-Dumont. Nous donnons aujourd'hui la construction entièrement terminée.*

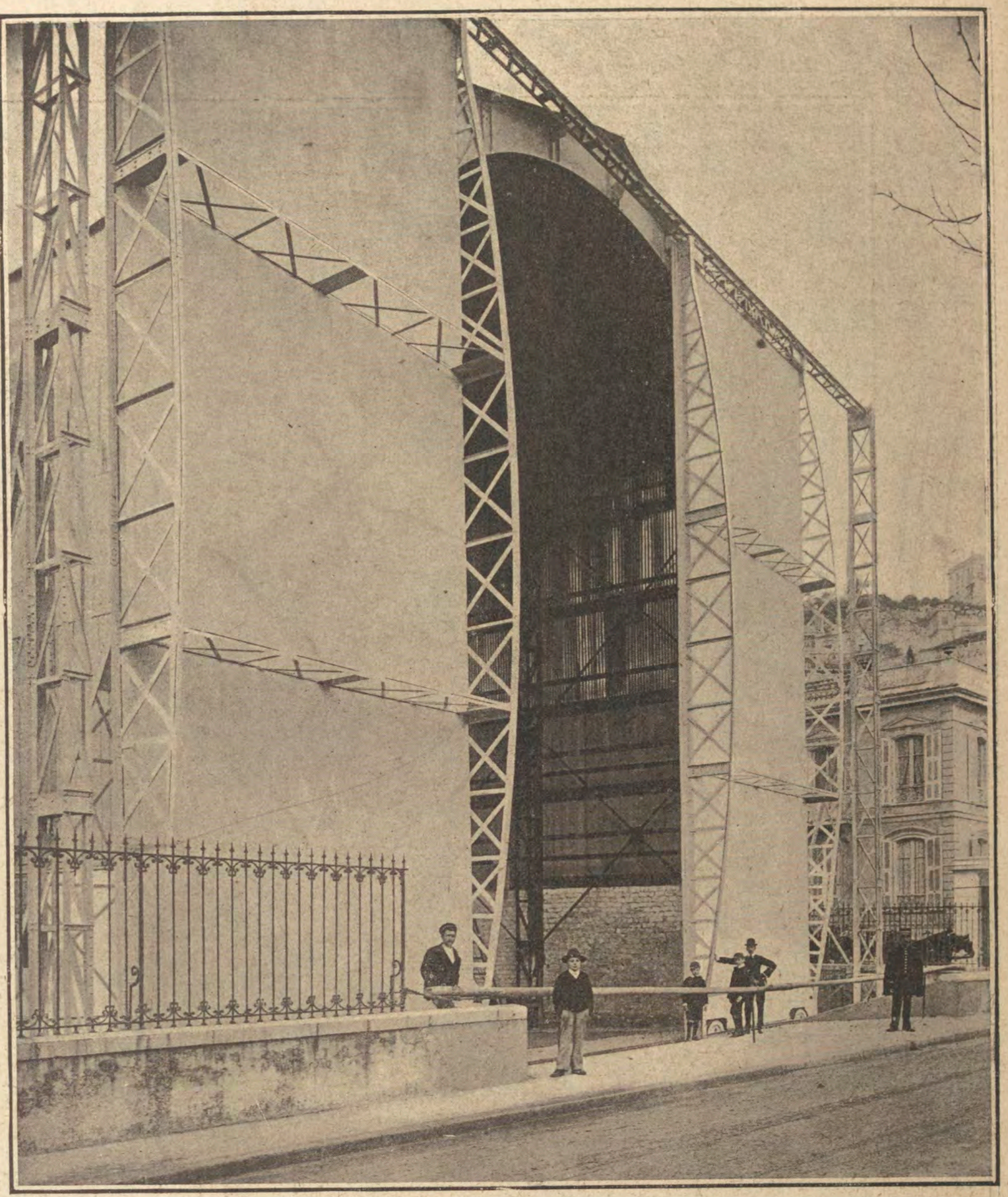
○ ○ ○

Le gigantesque hangar qui va abriter à Monaco le ballon dirigeable de Santos-Dumont est entièrement terminé. Il est constitué par une charpente en fer, garnie de bois, et ne mesure pas moins de 55 mètres de long, sur 10 mètres de large et 15 mètres de hauteur. On conçoit qu'avec de telles dimensions, il a fallu une construction solide, d'autant plus que la façade ouvre directement sur la mer, et est exposée aux vents du large. C'est tout à fait autre chose que la construction de Toulon tout en bois qui, malgré toutes les précautions prises, faillit être emportée une nuit par la tempête.

Ce hangar est situé sur le boulevard de la Condamine et occupe tous les terrains connus sous le nom de terrains Radziwill, devant le port de Monaco. Du reste, les photographies que la *Vie au Grand Air* a publiées, il y a quelques semaines, permettent de se rendre compte de l'emplacement exact qu'il occupe. Cet emplacement a été admirablement choisi. D'une part, il ouvre directement sur la mer, ce qui permet au ballon de sortir facilement et de se trouver immédiatement au large, sans l'encombrement des grands arbres, des cheminées d'usine, des pote aux télégraphiques, qui rendaient la sortie du parc de Saint-Cloud aussi périlleuse pour le ballon que peut l'être pour un piéton la traversée du faubourg Montmartre. D'un autre côté, abrité par les contreforts de la montagne, des vents du nord et des tourbillons, il présente pour les futures expériences du vainqueur du prix Deutsch le point de départ le plus favorable qui pût être rêvé.

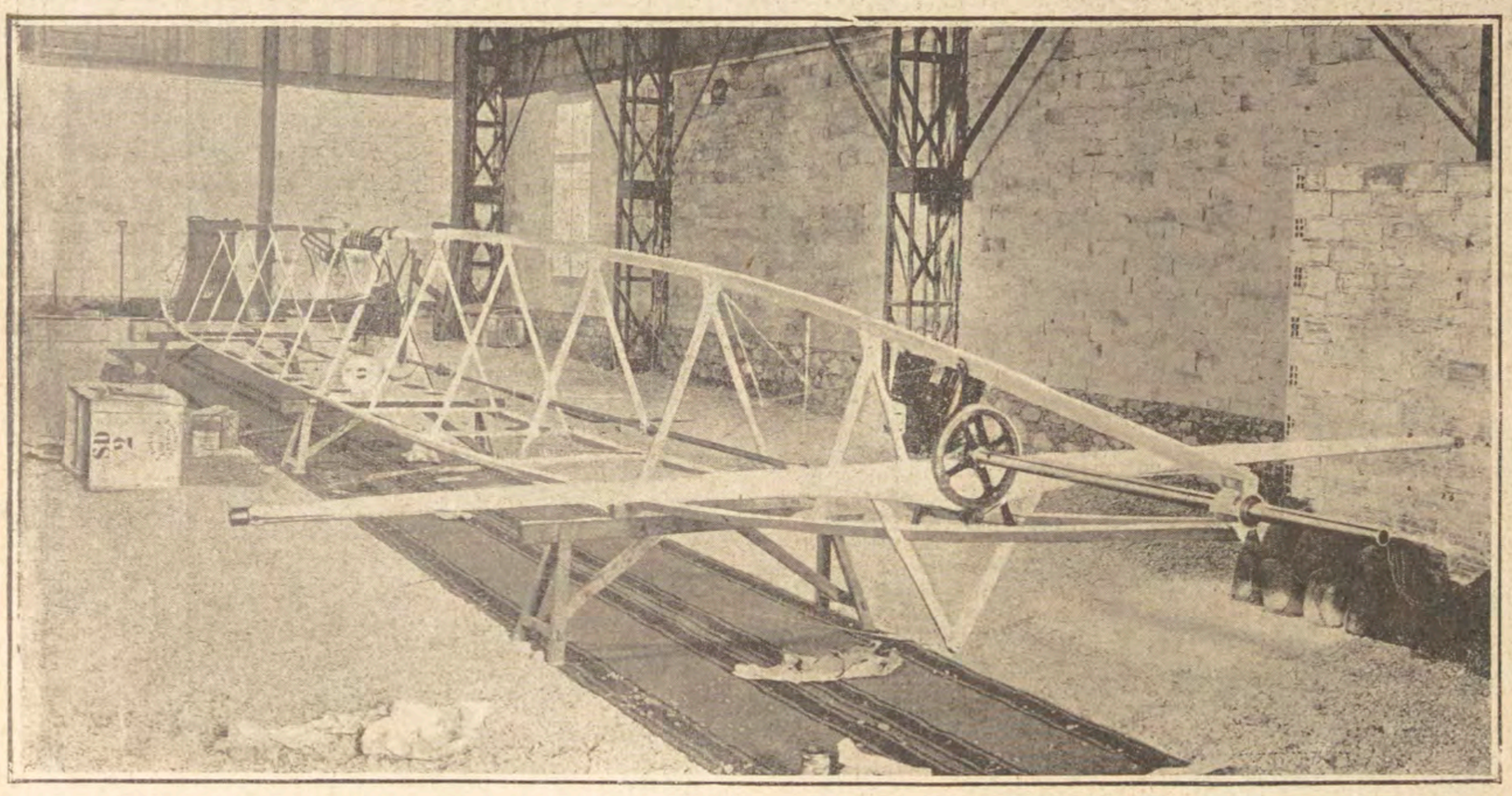
Pour la première fois, Santos-Dumont a pu faire construire son écurie à dirigeable comme il l'entendait, sans être gêné par les exigences des voisins, les jalousies de confrères; et je suis sûr que personne ne viendra lui reprocher les excédents d'acide qu'il pourra évacuer après la fabrication de son hydrogène. Il n'en produira jamais autant qu'il en a coulé sous la plume de ses rivaux et de ses détracteurs.

La partie la plus curieuse de la nouvelle construction, c'est sans contredit les portes qui ferment le hangar du côté de la mer. Ces portes ne mesurent pas moins de 15 mètres de hauteur sur 5 mètres de largeur, soit 75 mètres carrés de superficie, ce qui doit constituer un record.



**Le hangar de M. de Santos-Dumont à Monaco.**

*Ce hangar dont la façade donne sur le port de Monaco vient d'être récemment achevé. Les portes qui pèsent plus de 4.000 kilos peuvent être mises en mouvement par un enfant. Elles ont été ouvertes à l'inauguration par les petits-fils du prince de Talleyrand qu'on aperçoit à droite à côté de Santos-Dumont.*



**La poutre armée et le moteur du *Santos-Dumont N° 6* dans le hangar de Monaco.**

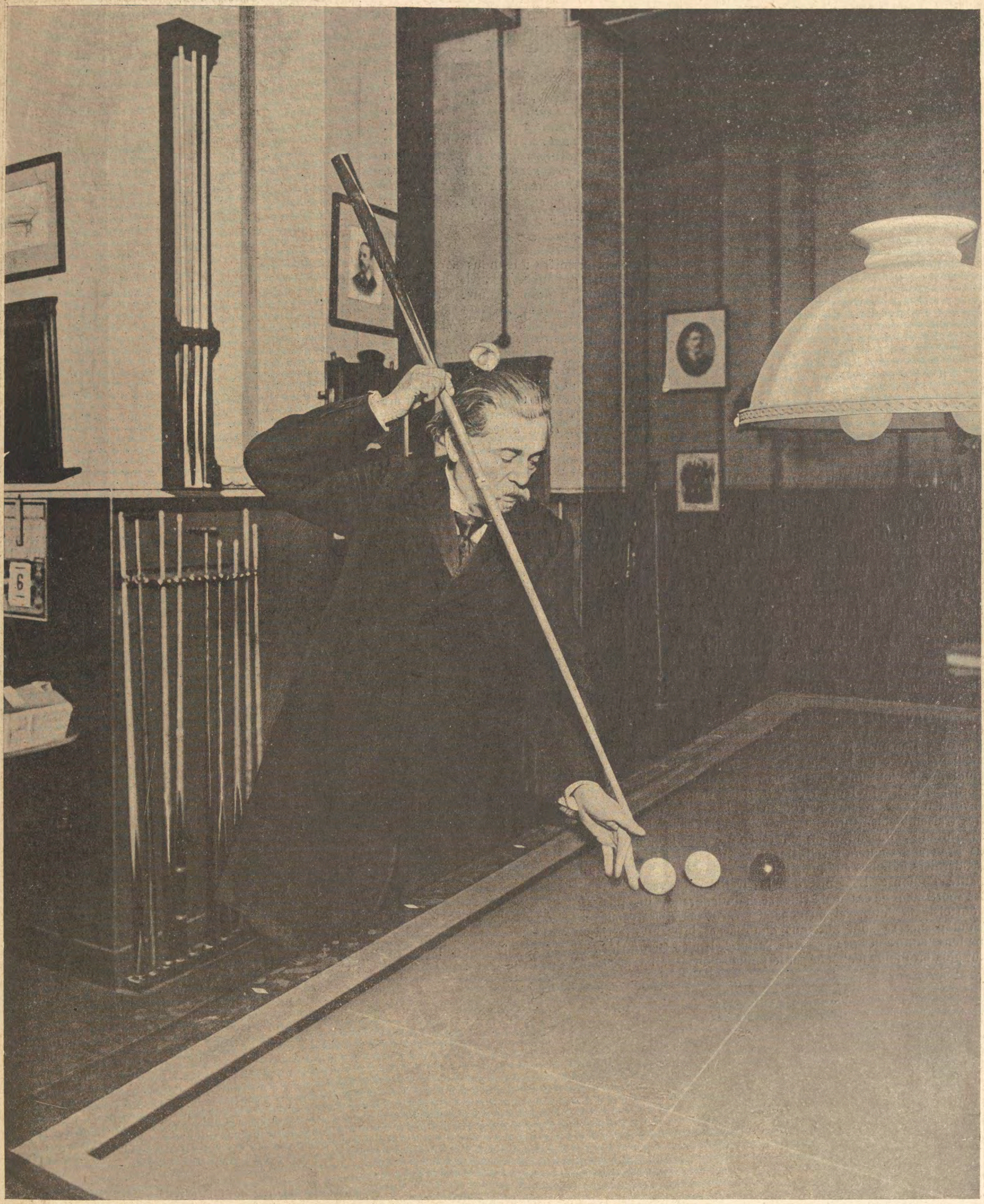
*C'est là que seront abrités les deux nouveaux dirigeables avec lesquels l'intrépide aéronaute va se livrer à de multiples expériences en Méditerranée avant de tenter le voyage d'Algérie.*

Elles pèsent chacune 4400 kilog. ! Une plume !

Ces portes, dont la construction audacieuse fait honneur à M. Cabiraut, leur ingénieur-constructeur, sont montées chacune sur deux roues en fer montées sur rails. Leur équilibre a été si bien calculé que le moindre effort suffit pour les ouvrir. C'est ainsi que le jour de l'inauguration, deux enfants de huit et dix ans, les princes Constantinesco et Marescotti Ruspoli, petit-fils du prince de Talleyrand-Périgord, qui est à Nice l'hôte de M. de Santos-Dumont, ont les premiers ouvert les portes aux applaudissements d'une foule énorme qui suit avec le plus vif intérêt les préparatifs des expériences des dirigeables.

Ajoutons que le prince de Talleyrand-Périgord a mis à la disposition de M. Emmanuel Aimé une puissante lunette terrestre qui va être installée sur les bords de la baie d'Hercule et avec laquelle le dévoué secrétaire de Santos, qui préférerait, j'en suis sûr, partager les dangers du voyage, pourra apercevoir, du rivage où il restera attaché, les signaux du ballon évoluant au large, et suivre sa marche pendant la traversée de France en Corse.

H. DE VÈZE.



## LES PRINCES DU SPORT. — MAURICE VIGNAUX

*détenteur du Championnat du Monde de 1872 à 1876. Défié cette même année par William Sexton, il conserva son titre et la Coupe de 10000 francs qui y était attachée, il n'a jamais été provoqué depuis. Vignaux prend part au tournoi organisé par le* Vélo *et qui commence aujourd'hui au Grand-Hôtel.*

*Notre photographie représente Maurice Vignaux, jouant sur un billard de match de la* Brunswick-Backe, Collender C°, *fabricant de la bande "Monarch", 24, boulevard des Capucines.*

# Les Toulousains à Paris

*Les gars du Midi ont décidément adopté le football-rugby. Le jeu avec ses combinaisons, avec ses tactiques de vitesse ou de force, leur plaît particulièrement. Déjà, les Bordelais ont réussi à tenir en échec les plus fortes équipes parisiennes — on a pu juger des progrès du Stade Bordelais, lors de son récent match contre le Stade Français — voici que les Toulousains entrent en lice à leur tour.*

○○○

POUR la première fois, nous avons vu à Paris, le dimanche 12 janvier, une équipe toulousaine se mesurer contre une équipe parisienne. C'est sur le terrain excellent de la Piste Municipale au bois de Vicennes — le meilleur certainement de tous les terrains parisiens — que se sont rencontrés le Stade Olympien des Étudiants de Toulouse et le Sporting Club Amateurs. Notons de suite que le match s'est terminé par la victoire des Parisiens par 9 points (1 essai Agin, 1 but Bergès, 1 but après un coup tombé Danance) contre 3 points (1 essai Fabrégat) aux Toulousains. Il convient de remarquer que l'équipe parisienne comptait dans ses rangs nombre de Toulousains de Paris, beaucoup d'étudiants originaires du Midi font en effet partie de l'équipe du Sporting.

**L'arbitre, M. Etling, soignant un membre du Sporting Club blessé.**

**Confraternité sportive.**
*Un équipier toulousains massé un de ses adversaires pendant la mi-temps.*

Le match s'est joué par un temps un peu frisquet, devant quinze cents personnes dont beaucoup, j'en suis persuadé, assistaient pour la première fois à une partie de rugby. Les connaisseurs ont fait de nombreuses réserves sur la valeur des deux équipes ; certes, dans les deux camps, les joueurs ont montré beaucoup de qualités d'ardeur, de vitesse et de courage, mais ce ne fut pas du beau jeu et les « cafouillage » fut parfois trop visible. Les Toulousains des deux camps y allaient à grands coups de pied, lançant le ballon d'un bout à l'autre du terrain, les trois quarts faisaient des passes hasardeuses, trop hautes, sans s'inquiéter d'avancer vers les buts ennemis, les hors jeu étaient fréquents, bref ce fut du football amusant pour la galerie qui prit le plus vif plaisir aux cabrioles effectuées, qui s'amusa fort de voir s'écrouler les mêlées mal formées en un enchevêtrement de torses, de bras et de jambes. Ces critiques faites, il convient de constater que les deux camps possèdent d'excellents éléments, il y a dans l'équipe de Toulouse quelques gaillards dont on entendra parler : Fabrégat, Bergès et surtout Pujol sont des joueurs à mettre hors jeu. Au Sporting, Danance, Naud, Camet et Agin se sont montrés les meilleurs. Avec un jeu plus de sang-froid et d'expérience, les étudiants toulousains doivent arriver à pouvoir tenir tête aux Bordelais qui sont leurs rivaux les plus dangereux. Le Stade Olympien des Étudiants de Toulouse et le Stade Bordelais seront très vraisemblablement, cette année encore, les champions respectifs du sud et du sud-ouest; leur rencontre dans le championnat de France présentera certainement un vif intérêt, mais d'après les derniers matches auxquels j'ai assisté, je crois que Bordeaux battra Toulouse. Espérons que la rivalité sportive qui anime les sportsmen de ces deux villes se maintiendra sur un pied de courtoisie parfaite. J'ai pu constater qu'à Paris, Bordelais et Toulousains se sont abstenus d'inutiles et bruyantes récriminations contre les décisions de l'arbitre. Il n'en était guère ainsi il y a seulement deux ou trois ans, car j'ai souvenir d'un match à Toulouse où l'arbitre fut plus ou moins malmené par le public — on ne parlait pas moins que de le jeter dans la Garonne — et à Bordeaux, on ne se privait pas d'amères épithètes.

**Au match Sporting Club Amateurs contre Stade Olympien des Etudiants de Toulouse à Vincennes. Une mêlée.**

**Après une touche, la remise en jeu.**

Les progrès des clubs du Midi ont été si remarqués que les clubs parisiens songent à multiplier leurs rencontre avec eux, soit à Paris, soit à Toulouse ou à Bordeaux. Ces rencontres sont à souhaiter, car c'est grâce à elles, qu'un jour, qui n'est pas si éloigné que les Parisiens le croient, nous verrons gagner le championnat de France par nos amis bordelais ou toulousains.

Le seul obstacle que l'on peut voir à ces rencontres, ce sont les frais. En effet, les dépenses d'un déplacement de Toulouse ou de Bordeaux à Paris ou réciproquement d'un team de quinze hommes, sont considérables. Quoique les deux clubs aient coutume de les partager, elles pèsent lourdement sur leur caisse. Si on y ajoute les frais de la location de la Piste Municipale pour une après-midi, c'est 500 francs au minimum que le Sporting Club a sorti de sa caisse le 12 janvier. Peu de clubs sont capables d'en faire autant. Souhaitons que le Conseil Municipal prenne en considération la pétition des sociétés qui sollicitent l'autorisation de faire payer aux spectateurs une modique redevance!

PAUL CHAMP.

# NOS GRANDES ÉCURIES

**Chariot-fardier pour le transport des lourdes charges.**
*Dépôt de l'avenue de Clichy.*

## A la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest

*Nous commençons aujourd'hui une série d'articles qui paraîtront régulièrement dans la* Vie au Grand Air *sur nos grandes écuries de Paris; nous montrerons à nos lecteurs comment on fait une grande écurie, aussi bien l'écurie de l'amateur, composée de carrossiers brillants, de cobs aux allures relevées, que l'écurie de commerce, celle qu'on admire chaque année lors du concours central hippique de Paris dans la journée dite « des gros chevaux ».*

○ ○ ○

PENDANT la durée des annuels concours hippiques qu'organise en France la Société Française Hippique, une journée, aussi bien à Paris qu'à Boulogne-sur-Mer, Nancy, Vichy, Bordeaux ou Nantes, est réservée aux attelages de commerce. Si cette épreuve spéciale n'a pas toujours l'approbation de certains sportsmen, qui ne veulent connaître que le pur sang ou le cheval sauteur, et ignorer nos autres races de chevaux, elle est du moins très suivie par la masse des amateurs, et fait, avec juste raison, l'objet de soins spéciaux de la part de la Société Française Hippique.

Parmi les premiers lauréats de chaque année, à Paris, nous trouvons en première ligne la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest. Fait assez curieux à constater, au moment où un certain nombre de maisons de commerce ou de grands magasins—comme le Louvre, (qui possède sa cavalerie) le Printemps, la Samaritaine — font infidélité au cheval et adoptent la traction mécanique pour leur matériel de livraison, la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest, reste fidèle à la plus noble conquête... et cependant la première ligne de chemin de fer — de Paris à Saint-Germain — ne dépendait-elle pas de son réseau ?

C'est que, le matériel hippomobile de ces grands magasins, n'était que du matériel de location, tandis que la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest s'occupe elle-même de l'achat, du dressage de ses chevaux, et de l'organisation de ses services de transport par voitures des voyageurs, colis ou bagages. La Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest possède à Paris plusieurs dépôts-écuries qui sont sous la haute direction de M. Henry de Milhau, chef du service du Facrage et du Cammionnage. Les plus importants de ces dépôts sont, 163, avenue de Clichy et, 86, rue de Rome. C'est de là que partent, à chaque heure du jour et de la nuit, les attelages divers mis en service à Paris.

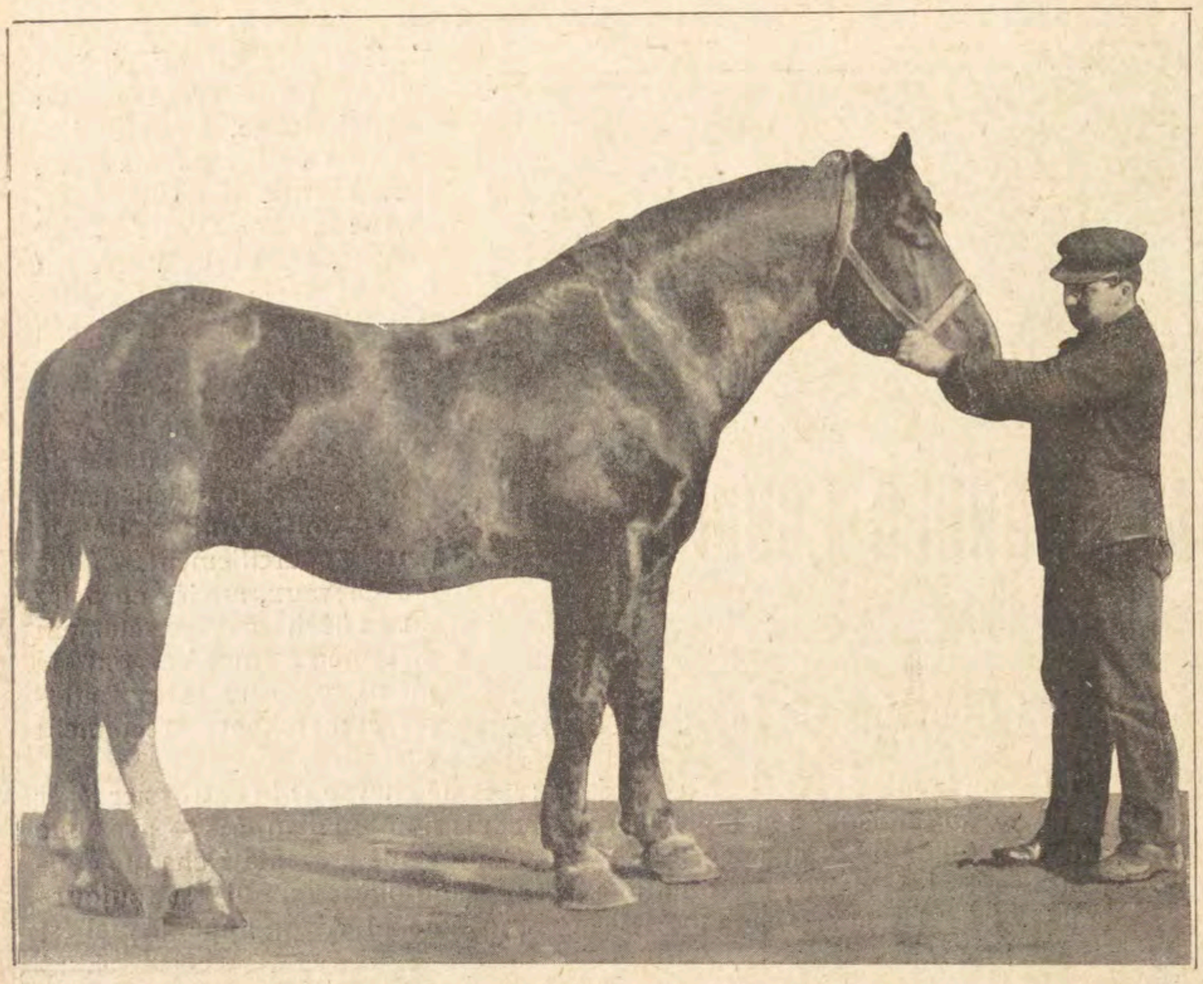
Ce qu'il y a de remarquable dans les attelages de la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest, c'est leur belle tenue et surtout l'uniformité de leur appareillement. Tous ses chevaux, attelés en paire ou en flèche, sont exactement du même modèle, ont la même robe, les mêmes allures, et marchent correctement ensemble.

La Compagnie de l'Ouest n'a que deux types de chevaux : le carrossier léger de demi-sang normand et le percheron. Depuis nombre d'années — avec une interruption de deux ans cependant — la Compagnie présenta à chaque concours central de Paris, un omnibus léger à cinq chevaux, qui est toujours confié à l'un des cochers habituels de la compagnie, M. Alaphilippe, lequel est à chaque exhibition, applaudi à outrance par les « populaires » du concours, pour sa maîtrise à jouer du « perpignan ». En 1897, le public ou peut être aussi les claquements aigus de fouet de Philippe ayant effrayé les cinq carrossiers, ceux-ci s'emballèrent quelque peu et la voiture versa. Il est vrai de dire aussi, pour excuser le conducteur, que les chevaux n'avaient que deux mois de séjour à Paris.

**Voiture de livraison de la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest.** — *Dépôt de la rue de Rome.*

**Omnibus léger pour voyageurs.** — *Dépôt de la rue de Rome.*

Les omnibus pour le transport des voyageurs, sont attelés principalement des carrossiers légers normands originaires du département de la Manche : autrefois, dans le Cotentin, existait une excellente race de chevaux, soit de robe noire, soit de robe grise, transmise probablement par une infusion de sang breton, soit de robe baie, ayant tous les caractères de l'ancienne race normande : tête busquée, encolure rouée, croupe charnue et avalée, grande taille, enfin tous les caractères du cheval de carrosse du temps de Louis XV ; ces chevaux ont été remplacés à peu près complètement par la race actuelle dite anglo-normande, obtenue en appropriant aux besoins du jour l'ancienne race par son croisement avec le pur sang ou le demi-sang anglais ; aujourd'hui cette race métissée offre autant d'homogénéité que la race ancienne. Les chevaux actuels — dont on peut admirer quelques beaux spécimens attelés aux omnibus de l'Ouest — se distinguent des anciens par moins de corps, moins de poitrine, et peut-être moins de dessous, mais la tête et l'encolure ont énormément gagné en beauté, la croupe est plus longue et moins inclinée ; l'épaule plus oblique ; ils se sont surtout améliorés en énergie, en ardeur et en allure. En un mot, ces chevaux sont bien étoffés, ont de la taille, de grandes lignes, des formes un peu anguleuses, de la distinction et du sang. Quelques-uns des che-



**Type de carrossier léger de demi-sang normand.**

même. Les pieds sont aplatis, la tête est chargée, l'épaule redressée, la croupe raccourcie et le crin grossier ; c'est que la qualité du cheval percheron tient au sol, aux pâturages et au climat qui l'ont vu naître. Cela est si vrai que, dans le Perche même, on constate des zones bien tranchées au point de vue de la configuration du terrain et du climat et qui donnent divers types de percherons; c'est ainsi que la même région géographique produit : le percheron léger (postier de luxe) ; le percheron de trait (cheval d'omnibus et de camion) et l'intermédiaire entre ces deux types. C'est ce dernier type qui est le plus nombreux ; son air est coquet, quoique sa tête soit un peu forte, un peu longue ; les naseaux bien ouverts et bien dilatés, l'œil grand et expressif, le front large, l'oreille fine, l'encolure un peu courte, mais bien sortie, le garrot saillant; l'épaule est assez longue et inclinée, la poitrine un peu plate, mais haute et profonde, le corps bien cerclé, le rein un peu long, la croupe ronde et bien musclée (à peine double), la queue attachée haut, les articulations courtes et fortes : le pied toujours excellent quoique un peu plat, une peau fine, des crins soyeux et abondants.

La qualité des chevaux percherons tient à l'excellence des pâturages de la région, et à la façon dont sont élevés et nourris les poulains. La plus grande partie des chevaux du Perche, soit de pure race percheronne comme dans la vallée de l'Huissie, soit mêlés de sang comme ceux du Merlerault et du Mêle, sont vendus jeunes dans la région de Regmalard où on les élève à l'étable jusqu'à l'âge de dix-huit mois ; jusqu'à trente mois on les fait travailler; et à partir de cet âge, ils sont vendus et envoyés dans les régions voisines de l'Eure et l'Eure-et-Loir, le petit Perche et le Thimerois. C'est là que vont les chercher les compagnies de transport : Compagnie générale des omnibus, Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest, etc.

Dans sa première année, le poulain mange de 4 à 8 litres d'avoine par jour, sans compter le son et l'orge cuite; à deux ans, même au pré il reçoit 10, 12 et 15 litres d'avoine par jour; c'est ce qui explique comment le poulain de choix destiné à faire du postier de luxe est vendu assez cher ; on en cite qui ont été vendus 4000 francs ; la moyenne est de 800 à 2000. Quand le cheval ainsi élevé, après son passage en Bauce et dans la Plaine de Chartres, est jugé bon pour la vente à Paris, il va au marché de Chartres, qui est le grand centre de la vente. Certains, même dans la région percheronne, ont prétendu qu'on avait refusé du sang ardu au percheron ; peut-être le fait s'est-il produit dans certaines grandes familles équines, ayant appartenu à des seigneurs.

Au contraire, la crainte d'un mélange avec une race étrangère a toujours possédé les éleveurs du Perche et l'administration des haras sait par expérience qu'ils ont toujours résisté à son influence, heureusement pour eux et pour la race.

Ce sont ces beaux et solides chevaux que nous admirons chaque année dans la journée des « attelages de commerce » au Concours Central Hippique de Paris.

En terminant cette courte étude sur ses écuries qui sont au premier rang de nos écuries parisiennes, nous tenons, en tant qu'hippophile, à féliciter le conseil d'administration de la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest qui a le goût du bon cheval, ainsi que le chef de son service de cavalerie, M. Henry de Milhau, en connaisseur éclairé, tient la main au recrutement et au dressage des chevaux de service; chaque année du reste, malgré le grand nombre d'excellents chevaux présentés au Concours de Paris, la Société Française Hippique accorde à la Compagnie de l'Ouest les premières récompenses. Et c'est justice, comme on dit au Palais.

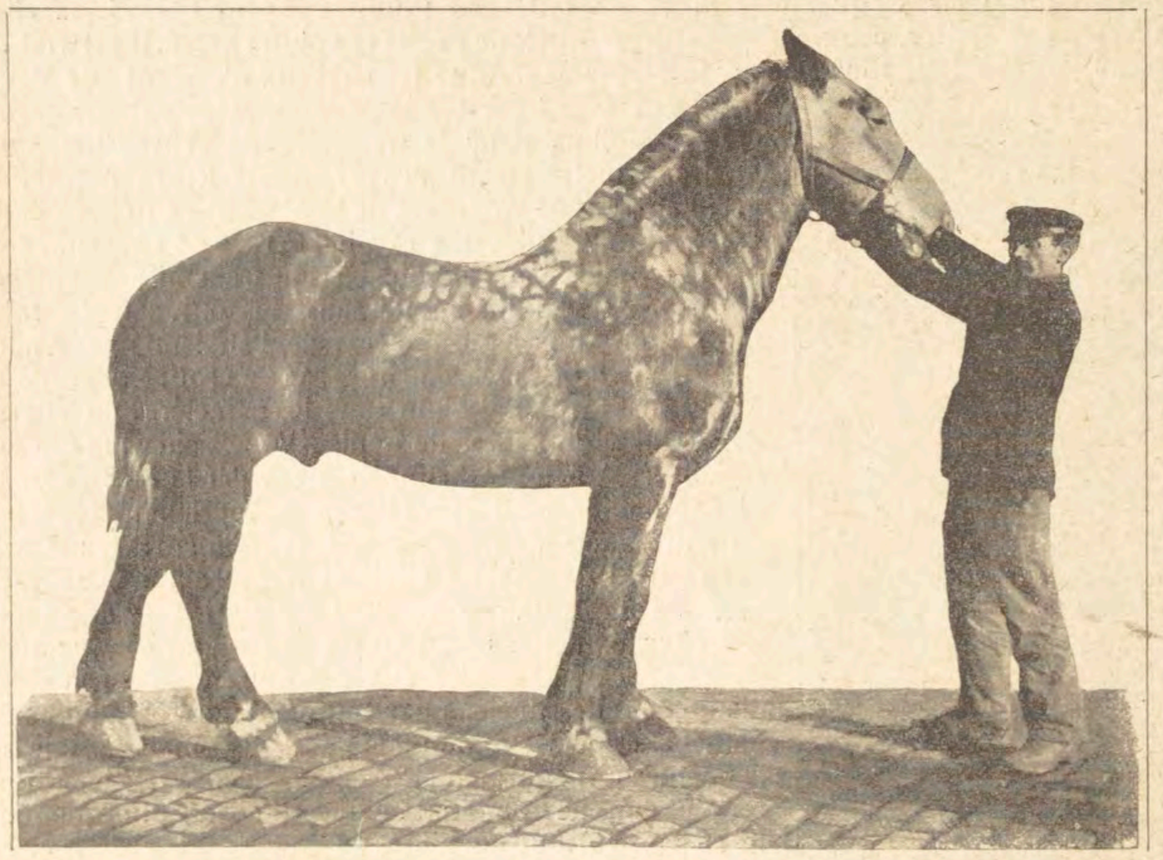
(Clichés P. Doyé). PAUL MÉGNIN.

vaux des omnibus de la Compagnie de l'Ouest, viennent de l'Avranchin; ces chevaux, d'une conformation, régulière, sont plus petits, plus ronds dans leurs formes, mais ont un peu moins de sang.

Ce qu'il y a de remarquable dans les chevaux qu'on voit attelés aux omnibus de la Compagnie de l'Ouest c'est qu'ils sont tous admirablement appareillés à tous les points de vue : taille, robe, allures, et feraient même fort bonne figure attelés à un mail coach ; le seul reproche qu'on pourrait leur faire, c'est que pour une compagnie de transport et pour un service aussi fatiguant que le leur, ils sont peut être un peu trop de luxe.

Les fardiers, camions-flèches, chariots, etc., de l'Ouest sont attelés de percherons; nulle part ailleurs qu'en France, du reste, on ne trouve l'équivalent de notre percheron ; c'est par excellence le cheval trottant vite en traînant un fort poids; le boulonnais vaut peut-être mieux pour le service de gros trait et il a ses équivalents à l'étranger dans le clydesdale, le suffolk, le shire; on a souvent essayé — en Amérique surtout — de « faire » du percheron, mais nul n'a pu y parvenir, récemment on a pu voir à Paris, chez Barnum, des spécimens du *percheron américain*, mais combien le type est éloigné de notre pur cheval du Perche; l'aspect est imposant, l'ensemble séduisant, mais ce percheron d'outre-Atlantique est plus lourd, plus épais : ses canons plus courts en font un cheval ramassé sur lui-

**Camion-flèche (attelage à quatre).** — *Dépôt de l'avenue de Clichy.*



**Type de cheval percheron léger.**

# LES INVENTIONS SPORTIVES

(Tous les articles paraissant sous ce titre sont insérés gratuitement).

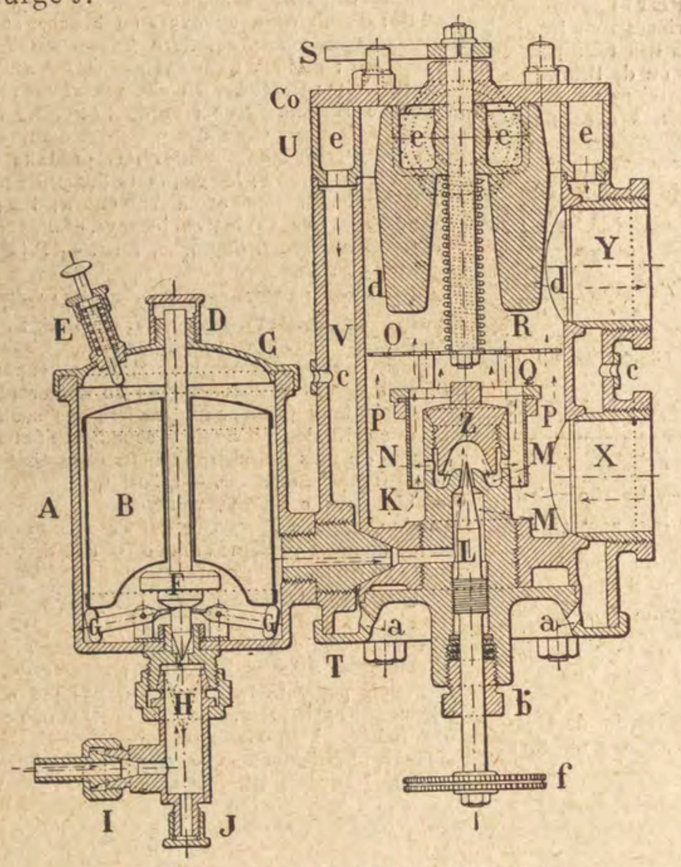
## AUTOMOBILE

Le Carburateur Longuemare. — Le carburateur Longuemare peut être alimenté aussi bien à l'alcool pur ou plus ou moins carburé, qu'à l'essence de pétrole. Cette diversité d'adaptation s'obtient d'ailleurs très facilement par deux dispositifs simples et ingénieux, l'un pour le réglage du débit, l'autre pour le réchauffage du mélange gazeux.

Notre figure montre que le modèle 1901 est, comme ses devanciers, composé essentiellement de deux parties accolées : le niveau constant et le pulvérisateur proprement dit.

Le « niveau constant » est obtenu, comme dans les modèles anciens, par l'action d'un flotteur B, d'un pointeau F et des leviers à contrepoids G G, le tout enfermé dans un récipient métallique A, fermé par un couvercle C, muni d'un bouchon D.

Ce récipient A est mis en communication avec le réservoir d'essence par le raccord conique I et le raccord filtreur H où les impuretés sont arrêtées par une toile métallique conique et peuvent être expulsées de temps à autre par le bouchon de purge J.




**Le carburateur Longuemare.**

On sait que lorsque le récipient A est vide, le flotteur B appuie de tout son poids sur les contrepoids GG des leviers-bascules ; ceux-ci, oscillant sur leur pivot, soulèvent la masse F et en même temps la tige du pointeau, de telle sorte que l'essence ou l'alcool afflue par l'orifice ainsi découvert et ce, jusqu'à ce que le flotteur B soulevé laisse retomber le flotteur F par son propre poids, et ainsi de suite.

Le liquide pénètre ensuite par un petit canal latéral jusque dans la seconde partie de l'appareil, le pulvérisateur proprement-dit, qui est d'un dispositif entièrement nouveau !

Lorsqu'un moteur à essence doit marcher à l'alcool, pur ou plus ou moins carburé, il faut, pour obtenir un bon fonctionnement, pouvoir augmenter le débit du pulvérisateur et combattre le refroidissement plus intense produit par l'évaporation de l'alcool, en réchauffant notablement le mélange gazeux, produit dans le carburateur, avant son passage au moteur.

Dans ce double but, on a muni l'orifice d'aspiration du pulvérisateur d'un pointeau L, pointeau à vis longue manœuvrée par la molette inférieure f qui permet de régler le débit du liquide dans les proportions les plus favorables, suivant la nature du liquide employé.

Le liquide carburant jaillit au-dessus du pointeau L dans une chambre, fermée par un bouchon Z de forme spéciale, formant étrangleur et qui répartit le jet circulairement entre une dizaine de petits orifices, tels que N, qui donnent naissance à autant de petits jets d'alcool ou d'essence qui viennent rencontrer perpendiculairement (c'est-à dire dans les meilleures conditions pour obtenir un bon brassage) l'air à carburer, aspiré de l'extérieur par l'orifice X et qui afflue en K, suivant une colonne cylindrique guidée par la pièce annulaire M.

D'autre part, l'air pur, qui doit régler le dosage du mélange, afflue également par X et s'élève entre la pièce M et la paroi intérieure du pulvérisateur de façon à passer par deux orifices PP, qu'un plateau circulaire peut venir masquer ou démasquer plus ou moins par un mouvement de rotation partielle.

La clef de carburation Q est maintenue par la pression d'un ressort à boudin contre un épaulement circulaire ménagé sur le haut de la pièce M. Le mouvement de rotation, imprimé à la clef Q par la manette supérieure S et la tige qui les relie, permet de couvrir ou découvrir à volonté ces deux échancrures PP, comme on vient de le voir.

Par suite de la dépression produite dans l'appareil par l'aspiration même du moteur, l'air extérieur afflue donc par la tubulure X et se répartit inégalement entre la section annulaire K et les orifices PP. Etranglé en K, il y acquiert une grande vitesse qui détermine la projection en pluie de l'essence ou de l'alcool, lancé par les dix orifices N. Ainsi chargé de gouttelettes de liquide carburant, il se mélange avec l'air pur affluant par P, puis le tout subit un brassage en traversant les orifices du disque perforé O, pour pénétrer dans la chambre supérieure R.

Dans cette chambre R sont disposées des ailettes pendantes dd, chauffées par contact avec une dérivation des gaz d'échappement du moteur, lesquels affluent par la tubulure CC. Le mélange hydrocarburé est donc réchauffé par son passage sur les ailettes dd qui lui cèdent par contact une partie de leur calorique, sans cesse renouvelé par le léchage des gaz chauds d'échappement, à leur partie supérieure en ee. Ce mélange ainsi brassé et convenablement réchauffé, s'échappe enfin par la tubulure Y pour se rendre directement à la soupape d'aspiration du moteur.

La pile l'Étoile. — La Société Le Carbone 12 et 33, rue de Lorraine, à Levallois-Perret, bien connue déjà par la fabrication de ses piles sèches « Étoile » a exposé, cette année, au Salon de l'Automobile, sa nouvelle pile hermétique « Étoile ».

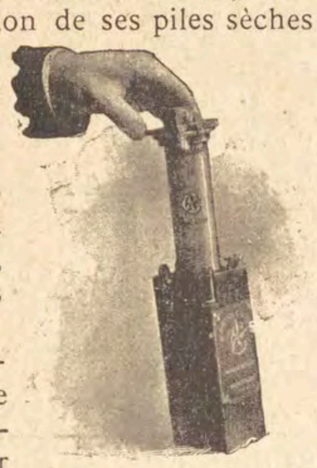


**Fig. 1 — Introduction du vase poreux.**

Ces nouveaux types d'éléments présentent, grâce à leur herméticité absolue, tous les avantages des piles dites sèches.

Ils joignent à ces avantages celui très important de pouvoir se conserver indéfiniment prêts à fonctionner sans perdre de leur valeur. En outre, la recharge de ces éléments est facile et rapide et peut se faire sur place sans le moindre inconvénient, le liquide excitateur étant une solution de chlorhydrate d'ammoniaque.

**Fig. 2. — Avant la fermeture.** 1re Opération.

Toutes les pièces étant interchangeables, le remplacement d'une pièce quelconque de ces éléments se fait sans aucune difficulté.

Le mode de fermeture à ressort, breveté s. g. d. g. adopté pour ces types présente une garantie absolue contre tout écoulement de liquide. Il est simple, robuste et efficace.

Les figures ci-contre indiquent les opérations successives de la fermeture.

L'introduction et l'évacuation de l'électrolyte peuvent se faire sans ouvrir la pile grâce à un entonnoir siphoïde spécial, (propriété de la Société Le Carbone), dont il est indispensable de se munir lors d'une première commande de piles.



**Fig. 3. — Avant la fermeture.** 2e Opération.

Le mode d'emploi de cet entonnoir est le suivant :

*Remplissage.* — A la réception des éléments neufs ou après remplacement des zincs ou des poreux, dévisser le tube évent dont est munie la pile, introduire dans l'ouverture laissée libre (en appuyant légèrement) la branche centrale de l'entonnoir siphoïde privée de son tube de caoutchouc, la branche extérieure portant toujours ce tube. Verser la solution de chlorhydrate d'ammoniaque jusqu'à écoulement du liquide par le tube extérieur. Enlever l'entonnoir lorsque l'écoulement cesse. Visser à fond le tube évent, la pile est prête à fonctionner.

**Fig. 4. Fermeture.**

*Évacuation.* — Dévisser le tube évent, introduire dans l'ouverture, en appuyant l'entonnoir dont les deux branches ont été munies du tubes caoutchouc. Verser de l'eau dans l'entonnoir jusqu'à écoulement par la branche extérieure. Laisser couler jusqu'à vidange complète.

*Remplacement de poreux ou des zincs.* — Après avoir procédé à la vidange de l'élément, le remplacement des poreux ou des zincs se fait très simplement, toutes les pièces étant interchangeables.

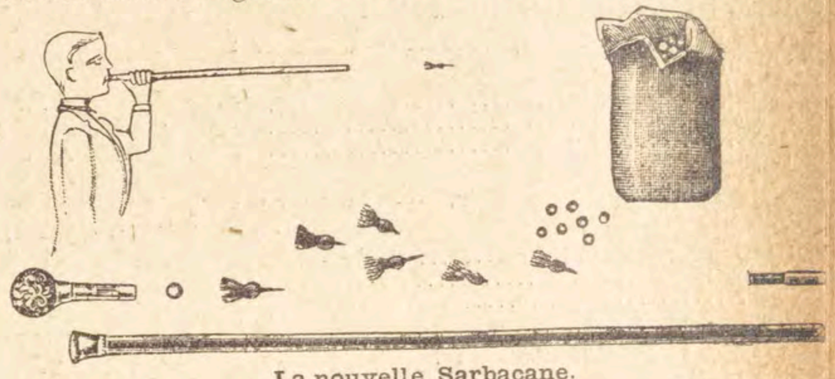
*Électrolyte.* — Employer une solution de chlorhydrate d'ammoniaque.

**La pile hermétique « Étoile ».**

Ces piles sont le complément nécessaire et indispensable des accessoires de l'automobilisme.

## TIR

Une nouvelle sarbacane. — Le tube servant de sarbacane est ici enveloppé d'un ruban hélicoïdal de vrai bois de palissandre, transformant l'arme en une canne élégante.



**La nouvelle Sarbacane.**

En dévissant le bout et la pomme on obtient une arme de jet qui utilise soit de petites balles de terre, pour l'extérieur, soit, pour le tir de salon, un jeu de fléchettes, qu'on envoie dans une cible en bois tendre, confectionnée à cet effet.

P. Sarrey.

# BLOC-NOTES DU SPORTSMAN

Notre confrère l'*Auto-Vélo*, qui fait preuve, on ne saurait le nier, d'un louable esprit d'initiative, nous conviait dimanche dernier à une sérieuse expérience. Il avait eu l'excellente idée d'organiser deux épreuves, l'une pédestre, l'autre cycliste, ouverte à tout concurrent n'ayant jamais pris part à une course, et n'ayant jamais été en possession d'une licence d'une fédération quelconque.

Et il appela cette réunion la journée des " Tout Petits ".

Dans l'esprit de notre confrère, c'est en effet aux jeunes, aux tout jeunes que ces épreuves étaient destinées. Malheureusement, aucune limite d'âge n'avait été fixée, en sorte que dans les " tout petits ", il y en avait qui dépassait 1 m. 80 et que cette épreuve de jeunes réunit pas mal de barbes grisonnantes et quelques crânes dénudés.

Le succès n'en fut pas moins éclatant. En quelques jours, 2.400 engagements furent réunis, ce qui prouve moins encore en faveur de la publicité de notre confrère qu'en faveur de la diffusion de l'idée sportive dans les jeunes générations.

Si l'on considère que les concurrents ne furent point attirés par l'appât du gain, puisque les prix consistaient en licences cyclistes ou athlétiques, en maillots, en culottes et en souliers de course et que, d'autre part, la nature de ces épreuves en détournant les concurrents à partir d'une certaine classe de la société, il s'est trouvé 2400 apprentis, marmitons, télégraphistes ou saute-ruisseau que l'esprit sportif possède, mais qui n'ont jamais eu les cent sous ou les dix francs nécessaires pour payer l'acquisition d'une licence ou le droit d'entrée dans un club.

Ce qui tend à prouver :

1° Qu'il ne faut pas désespérer du sport en France ;

2° Que les fédérations n'ont pas encore fait ce qu'il fallait pour attirer à elles tous ceux qui sont susceptibles d'y venir ;

3° Que Desgrange a eu une excellente idée d'amener ainsi au sport toute une couche encore neuve, qui constituera pour lui une pépinière de lecteurs et de spectateurs et peut-être de champions pour le Parc-des-Princes ;

4° Que nos petits bleus, nos vol-au-vent et nos tartes nous arriveront peut-être plus vite, quand ils nous seront apportés par les champions des « Tout Petits ».

M. V.

## HIPPISME

### PRINCIPAUX RÉSULTATS

MARSEILLE

**Prix des Violettes** (un objet d'art). — Distance : 2.000 mètres.

*Yes*, à M. Coulon..... (M. de Gomber). 1
*Idas*..... 2
*Patience II*..... 3
Quatre longueurs, deux longueurs et demie.

**Prix du Château d'If**, 2.000 fr. — Distance : 3.200 mètres.

*Strada*, à M. E. Fischhof..... (Horacek). 1
*Caracalla*..... 2
*Gitane*..... 3
Une longueur, une longueur.

**Prix Massilia**, 12.000 fr. — Distance : 4.000 mètres.

*Pierre Ybarrol*, à M. L. Nounez..... (H. Roberts). 1
*Chevalier Pini*..... 2
*Utopie*..... 3
Deux longueurs, une longueur et demie.

**Prix du Prado**, 2.500 fr. — Distance : 2.800 mètres.

*Ramage*, à M. L. de Romanet..... (Nore). 1
*Robertsart*..... 2
*Rafale*..... 3
Une longueur, trois quarts de longueur.

NICE

**Prix Blondin** (steeple-chase), à réclamer, 3.000 francs. — Distance : 3.400 mètres.

*Argument*, à M. Ch. Liénart..... (Chapman). 1
*Chevalier-Pini*..... 2
*Radoteuse*..... 3
Trois longueurs, huit longueurs.

**Prix d'Essai** (steeple-chase), 5.000 francs. — Distance : 3.400 mètres.

*Couesdon*, au comte L. de la Boutetière. (F. Bates).. 1
*Géta*..... 2
*Carmel II*..... 3
Encolure, quatre longueurs.

**Prix du Conseil général** (course de haies), 3.500 francs. — Distance : 2.800 mètres.

*Pégase*, à M. A. Emond..... (West). 1
*Robo*..... 2
*Satin II*..... 3
Courte tête, dix longueurs.

## AUTOMOBILE

### ÉPREUVES A VENIR

LE MEETING DE NICE. — L'Automobile Club de Nice a établi comme suit, le programme définitif de son meeting :

*Dimanche 6 avril.* — Corso automobile fleuri.

*Lundi 7 avril.* — Concours de côte de la Turbie et concours d'élégance de Monte-Carlo.

*Mardi 8 avril.* — Course de vitesse et touristes Nice-Turin-Padoue-Venise.

*Jeudi 10 avril.* — Venise-Abbazia.

*Vendredi 11 avril.* — Séjour à Abbazia ; fêtes nautiques à Fiume.

*Samedi 12 avril.* — Fête à Abbazia.

*Dimanche 13 avril.* — Course de vitesse et touristes (retour) Abbazia-Venise-Padoue.

*Lundi 14 avril.* — Padoue-Turin-Nice.

*Mercredi 16 avril et jeudi 17 avril.* — Exposition à Nice.

*Vendredi 18 avril.* — Course du mille, Coupe Henri de Rothschild.

Le concours de côte de la Turbie, l'exposition à Nice et la course du mille sont obligatoires pour le classement et le droit aux prix de la course Nice-Abbazia-Nice.

Les droits d'entrée pour la semaine de Nice ont été ainsi fixés : voitures, 300 francs ; voitures légères, 200 francs ; voiturettes, 150 francs ; motocycles, 100 francs ; bicyclettes à moteur, 50 francs. Les engagements seront clos le 20 mars à midi.

Par suite de la fixation des dates des fêtes de Nice, celles des deux caravanes qui doivent s'y rendre ont été arrêtées de la façon suivante :

*Caravane des poids lourds.*

Paris-Auxerre, 28 mars.
Auxerre-Avallon, 29 mars.
Avallon-Dijon, 30 mars.
Dijon-Mâcon, 31 mars.
Mâcon-Lyon, 1er avril.
Lyon-Valence, 2 avril.
Valence-Avignon, 3 avril.
Avignon-Marseille, 4 avril.
Marseille-Fréjus, 5 avril.
Fréjus-Nice, 6 avril.
Nice-Monte-Carlo, 7 avril.

*Caravane des touristes.*

Paris-Sens 30 mars.
Sens-Dijon, 31 mars.
Dijon-Lyon, 1er avril.
Lyon-Avignon, 2 avril.
Avignon-Saint-Raphaël, 3 avril.
Saint-Raphaël-Nice, 4 avril.

Comme on peut le remarquer, tout le monde se rencontrera le 1er avril à Lyon.

### ÉCHO

On annonce que les motocycles, tricycles, etc., seront dorénavant admis comme bagages non emballés jusqu'à 200 kilog. sur la ligne de Paris-Orléans.

## FOOTBALL-ASSOCIATION

### PRINCIPAUX RÉSULTATS

*Dimanche 12 janvier.* — CHAMPIONNAT DE PARIS (1re série). — A Joinville, l'Union Sportive Française fait match nul avec le Club Français.

— A Charentonneau, la Nationale de Saint-Mandé est battue par l'United Sports Club (4 à 0).

## FOOTBALL-RUGBY

### PRINCIPAUX RÉSULTATS

*Dimanche 12 janvier.* — TOULOUSE CONTRE PARIS. — Au vélodrome de Vincennes, le Sporting Club Amateurs bat le Stade Olympien des Etudiants de Toulouse, par 9 points (1 essai transformé en but et un droap goal) à 3.

— ANGLETERRE ET PAYS DE GALLES. — Le match international Angleterre contre Pays de Galles a eu lieu à Blackheat.

L'équipe galloise, qui était favorite, a triomphé de l'équipe anglaise par 9 points (un but après un coup franc, deux essais), à 7 points (un but et un essai).

— AU HAVRE. — Le Cosmopolitan Club (1) a battu le Havre Athletic Club (1) par 34 points à 3.

## COURSE A PIED

### PRINCIPAUX RÉSULTATS

*Dimanche 12 janvier.* — LE CHALLENGE LEMONNIER. — Cette épreuve classique s'est disputée sur la route de Versailles à Paris (12 kil. 500). C'est le Racing Club de France qui en était l'organisateur.

Ragueneau a mis 42 m. 49 s. 3/5 pour accomplir les 12 kil. 500 du parcours, soit 18 kilomètres à l'heure.

Voici le classement individuel :

1, Ragueneau (Société Athlétique de Montrouge ; 2, Deloge (Racing Club de France) ; 3, Theato (R.C. F.) ; 4, de Fleurac (R. C. F.) ; 5, Prévost (U. A. I.) ; 6, Chastanié (R. C. F.) ; 7, Wattremez (S. F.) ; 8, A Lecrocq (S.A.M.) ; 9, Filliâtre (R.C. F.) ; 10, Flechter (U.A.I.) ; 11, E. Filliâtre (R.C.F.) ; 12, Marlins (S.F.) ; 13, Voiturier (U.A.I.) ; 14, Keller (U. A. I.), etc.

Le classement par équipe est le suivant :

1. Racing Club de France, 35 points ;
2. Union Athlétique du Ier Arrondissement, 79 points ;
3. Société Athlétique de Montrouge, 86 points ;
4. Stade Français, 92 points ;
5. Club des Sports Athlétiques, 193 points ;
6. Union Athlétique Clodoaldienne, 255 points ;
7. Red Star Club, 264 points ;
8. U. V. Clichy, 285 points.
9. Union Sportive du XVIIIe Arrondissement, 301 p. ;
10. C. A. de Saint-Mandé, 310 points ;
11. U. A. du XVIe Arrondissement, 322 points ;
12. A. S. de Neuilly, 395 points.

Les partants ont été au nombre de 149.

### ÉCHO

LA COURSE DE SIX JOURS. — Plus de cinquante équipes ont envoyé leur engagement en vue de la course pédestre de six jours qui se disputera à Madison-Square, du 9 au 15 février prochain.

Parmi les meilleurs teams, on remarque Hegelmann-Canavagh, Dean-Campbell, Glick-Howart, Lawson-Julius qui prirent part aux Six jours cyclistes, Holt et Mac Caffrey, qui a gagné le Marathon de Boston, battant le record de plusieurs minutes, les frères Hurst, etc.

Il y aura aussi deux équipes d'Indiens, les frères Price et Davis Barnard.

LES COURSES DES TOUT PETITS. — Le 19 janvier ont été courues au Parc-des-Princes sous le patronage de l'*Auto-Vélo*, les courses dites des tout petits, réservées aux jeunes gens n'ayant jamais eu de licence de l'U.S.F.S.A. ou de l'U.V.F. Elles comportaient :

1° Une épreuve pédestre sur 600 mètres avec finale sur 200 qui a été gagnée par Maurice ;

2° Une épreuve cycliste sur 1 333 mètres avec finale de la même distance qui est revenue à Blanc.

## LUTTE

### PRINCIPAUX RÉSULTATS

LE CRITÉRIUM DE LYON. — Le Critérium de Lyon s'est terminé le 12 janvier par la victoire de Constant le Boucher 1er, sur Omer de Bouillon 2e ; Raoul le Boucher 3e, Vervet 4e, Fénelon 5e.

## PATINAGE

### PRINCIPAUX RÉSULTATS

LE CHAMPIONNAT D'EUROPE. — Le championnat d'Europe a été disputé les 18 et 19 janvier à Davos (Suisse) par les concurrents suivants :

Fred Walthen (Finlandais) champion du monde en 1901 ; Gundersen (Norvégien), champion d'Europe en 1901 ; Greve (Hollandais) ; Edgington (Anglais) ; Stapani (Français) ; Bœlling (Allemand).

Le Grand Prix d'adresse sera disputé par Fuchs (Allemand), ancien champion du monde, Hügel (Autrichien), et Solchow (Suédois).

Les clubs de Saint-Moritz, de Davos, de Berlin, de Harlem et le Slavia-Club de Prague participeront aux matches de hockey sur la glace.

## BILLARD

### ÉCHOS

L'année s'annonce belle pour les amateurs de billard. Avant le tournoi sensationnel que le *Vélo* organise au Grand-Hôtel, du 26 au 31 janvier, ils auront en effet le plaisir d'apprécier dans les académies parisiennes, les maîtres américains Schaeffer, Sutton et Howison, qui viennent d'arriver à Paris avec le jeune professeur français Barutel, pour assister à la fête sportive de la fin de ce mois. Prendront part au tournoi du *Vélo*, MM. Vignaux, Fournil, Cure et Gibelin. M Dault sera juge-arbitre, et M. Paul Lejeune chronométrera.

## BIBLIOGRAPHIE

**Notre service de librairie se charge d'envoyer *franco* en France les volumes ci-dessous à toute personne qui nous en fera la demande accompagnée du montant en mandat ou timbres-poste, augmenté de 0 fr. 50 pour frais de port et d'envoi.**

**De la Plume et du Poil**, par JEAN MANORE (Emmanuel Gallus).

Tous les disciples de saint Hubert constatent que les ouvrages offerts aux chasseurs, qu'ils proviennent d'un avoir personnel ou qu'ils soient le résultat de laborieuses compilations, se particularisent, souvent, par l'aridité du fond et de la forme. Délaissant cette coutume, s'affranchissant de ces procédés, M. Jean Manore a voulu produire une œuvre d'enseignement aimable, capable d'être agréée par quiconque, d'être lue avec fruit par tous.

De documentation abondante et précise, **De la Plume et du Poil** convient, en effet, à tous les chasseurs, du plus savant au plus modeste. Chaque page de cet ouvrage est susceptible d'instruire. C'est, fixée d'une plume élégante, une sorte de revue de la cynégétique moderne, comme le *vade mecum* de la chasse, de ces temps-ci.

Mieux que personne, d'ailleurs, M. Jean Manore professe en amusant ; sa façon de présenter les faits est toute personnelle. Qu'il marque d'un trait incisif ou d'une notation subtiles les manifestations rustiques, il n'apparaît pas que sa science soit vaine, que son attitude révèle du pédantisme.

C'est un merveilleux analyste, de sentiment exact, d'expression très sûre.

L'œuvre de M. Jean Manore est donc appelée, croyons-nous, à un franc succès. **De la Plume et du Poil** est, à la fois, d'un consciencieux observateur et d'un écrivain de race. A feuilleter ce beau livre, on s'imagine aisément que Toussenel eût souri à sa spirituelle philosophie et que le marquis de Cherville eût accueilli le charme des vérités qu'il exprime, pour en recommander le régal à ceux qui savent lire.

Un beau volume d'environ 350 pages, sous couverture en couleurs (composition de Georges Devoux). Prix : 3 fr. 50.

**L'Annuaire de la chronique du turf pour 1901**, contenant les comptes rendus des courses de l'année en France, principales courses et prix gagnés par des chevaux français en Belgique, Angleterre, Italie, courses à Baden-Baden et Cologne, avec description des grandes courses, suivis d'une liste alphabétique des performances, avec le pédigrée de chaque cheval et un renvoi de page à page, permettant de trouver de suite les performances de chaque cheval, avec les sommes gagnées en prix de chaque produit ; les chevaux gagnants en France, et les chevaux français gagnants en Angleterre, à Baden-Baden et en Italie en 1901 ; étalons gagnants par ordre alphabétique et leurs produits ; les codes des courses et les règlements de la Société d'encouragement et de la Société des steeple-chases de France ; règle des paris des courses et le règlement du Pari-Mutuel ; ventes des produits pur sang en 1901 avec répertoire ; les gagnants des principales courses en France, en Belgique et en Angleterre ; les couleurs des propriétaires. — Entraîneurs, jockeys, etc.

Un volume format de poche, relié. — Prix : 5 fr. ; par la poste, 5 fr. 40.

**Annuaire de l'Union des Sociétés Françaises de Sports Athlétiques.** — L'U. S. F. S. A. vient de faire paraître son annuaire qui constitue le bréviaire officiel du sport en France. Tous les codes concernant chacun des différents sports y sont exposés en entier ainsi que les règles des jeux principaux, la liste des sociétés affiliées ainsi que celle des associations scolaires, l'énumération des gagnants de tous les championnats et la liste des records officiels français, etc., etc. — C'est un petit volume indispensable pour ceux qui veulent avoir sous la main un memento pratique de tout ce qui s'est passé de notable en matière de sport pendant l'année 1901 et de tout ce qui se passera en 1902.

**Le Tour du Monde en 63 jours**, par Gaston STIEGLER.

On se rappelle au milieu de quelles ovations enthousiastes Gaston Stiegler est rentré le 1er août dernier à Paris, après avoir parcouru la distance de 34 448 kilomètres en 63 jours et 15 heures), laissant loin derrière lui Philéas Fogg, le héros bien connu de Jules Verne ! Parti de Paris le 30 mai, M. Stiegler a passé par Berlin, Saint-Pétersbourg, Moscou, Irkoutsk, Stretensk, Khabarowsk, Vladivostok, Yokohama, Victoria (en Colombie anglaise), Seattle, Chicago, New-York, Queenstown, Londres, Paris. Il a effectué son trajet, partie en wagon-lit, transsibérien et trains ordinaires (16 500 kil. environ), partie en bateaux (17 500 kil. environ). Il publie aujourd'hui sous une forme pleine de charme, d'esprit et de gaieté, le récit de son voyage dont nos lecteurs suivront avec intérêt les émouvantes péripéties.

Un volume in-18 jésus, contenant de nombreuses reproductions de différentes vues prises par l'auteur, broché, 3 fr. 50.

Voici que, pour la vingt-septième fois, apparaît le **Grand Almanach Paul Dupont**, toujours plus pimpant sous sa fraîche couverture et agrémenté de douze ravissantes planches en couleurs. C'est véritablement le livre pour tous, et il n'est personne qui n'y trouve d'attrait, tant est grande la variété de ses matières : Nouvelles, chansons, poésies, jeux de société, patiences, menus, fantaisies, recettes, renseignements, actualités, tout cela répandu à profusion et révélant un cachet particulièrement artistique et de bon goût, malgré son prix modique de 1 fr. 50 broché et de 2 fr. 25 relié.

## MÉMENTO BIBLIOGRAPHIQUE

**Éléments d'Automobiles**, par BAUDRY DE SAUNIER, 1 vol. in-8 de 192 pages avec 29 figures, cartonné : 2 fr. 50.

**L'Éducation physique**, par PHILIPPE TISSIÉ 1 vol. in-4° de 180 p. avec 460 gravures, broché : 6 fr.

**La Pêche moderne**, 1 vol. in-8°, de 700 pages avec 438 gravures et 24 tableaux synthétiques, broché : 7 fr. 50, relié toile : 10 fr.

## PETITE CORRESPONDANCE

*Ener 29.* — Nous aurions très volontiers maintenu la rubrique dont vous regrettez la disparition. Malheureusement, tous nos lecteurs ne partagent pas votre manière de voir. Nous verrons cependant s'il n'est pas un moyen de vous satisfaire.

*Vorghem-Bayonne.* — Nous ferons paraître prochainement un compte rendu du volume dont vous vous parlez.

*A. Pylliser Poitiers.* — Nous ne pouvons vous donner ce renseignement ici, demandez-nous une réponse directe.

# ervice de Librairie Sportive de la "Vie au Grand Air

*evant le succès obtenu par notre Librairie sportive, nous avons décidé d'en reviser complètement le Catalogue et d'y ajouter ues qui auraient pu être omis, ainsi que les nouveautés récemment parues.*
*otre service de Librairie se charge de l'envoi de ces volumes et de tout volume, quel qu'il soit, au reçu du montant de la comm enté de 0 fr. 50 pour frais d'expédition.*

## CHASSE (*Suite*)

**n.** — Description des races; croisement, élevage, ge, maladies et leur traitement, d'après Ston- , Youatt, Mathew, Bouley, Hamilton, Smith. n, 1 vol. orné de 125 vignettes, imprimé avec sur papier teinté, relié en toile grise à biseaux rs spéciaux, tranches en couleur..... 5 »

**u Carnet de Chasse illustré**, augmenté du **el du jeune chasseur au chien d'arrêt**. — de sûre et prompte, pour faire rapporter un l'arrêt à terre et à eau; manière de le conduire ; e de devenir bon tireur, par M. Chatin. avec 37 vignettes. Relié..... 1 »

**s bien tenues**, par le vicomte G. du Pontavice. oirs des gardes : braconnage, piégeage, dres- — Destruction des animaux nuisibles. — Elevage erdrix et du faisan. — Repeuplement. — Hygiène adies des oiseaux de chasse. — Elevage du lièvre. tinamou. Un volume, format 19×14, 450 pages, euses gravures. Broché..... 4 »

**nt on défend ses droits à la chasse**, par 'Enjoy. — Théorie générale. — Du permis. — de chasse. — Animaux nuisibles ou malfaisants s et battues). — Oiseaux de mer, de passage, d'eau. — Champs clos. — Terrains d'autrui. — de chasse. — Lois et règlements, etc., etc. Deux res, format 19×12, ensemble 112 pages.. 2 »

**tion des animaux nuisibles**, par un Vieux r. — Les rongeurs : énumération, description. — sectivores. — Les carnassiers: leurs mœurs, les. — Les rapaces. — Moyens de destruction. cription des divers engins, etc., etc. Un vol. 32×14, 240 pages, 57 gravures. Broché.. 3 »

**de la chasse**, les droits du chasseur et du pro- e en matière de chasse et de gibier, par re, avocat. — Mode d'acquisition du gibier. — ptions relatives à la police de la chasse : droit sse, délits, etc., etc. — Des gardes. Une bro- format 21×14, 48 pages..... 1 »

**chasseur**, par Abel Baudoin. — Traité de la dans ses rapports avec la loi. — Définition ier. — Propriété du gibier. — Droit de destruc- - Terrain d'autrui. — Droit de garde sur le — Responsabilités. — Dégâts. — Droits des — Battues. — Colportage. — Arrêtés des etc. 1 vol. in-8 (20×13), 140 pages. Bro- ..... 1 50

**ntures de chasse**, par Ch. Diguet : 1 vol. n-8 jésus, illustré de 45 gravures dans le texte, 8 ravures hors texte, d'après les dessins de Jules t précédé d'un portrait de l'auteur..... 4 »

**! En chasse !** par R. de Fauconnet. — Charmant 8 écu tiré sur papier teinté et orné de 70 gra- r Bodmer, Charles Jacque, Yan'Dargent, René , etc. Broché..... 5 »

**ase et la Table** par Ch. Jobey. — Nouveau en vers et en prose donnant la manière de chasser, et d'apprêter le gibier. — Joli vol. in-18 papier acé, avec gravures sur acier. Broché.. 8 50

**e France. Les Mammifères**, par A. Aclocque, -8 de 84 pages avec 209 figures..... 2 fr. 50

**des bêtes**, par E. Alix. 1 vol. grand in-8 de es, avec 121 figures..... 12 »

**La Braconnière**, par d'Amezeuil, roman de mœurs de braconnage. 1 vol. in-8, broché..... 3 50

**Les Chasseurs excentriques**, par d'Amezeuil (Le Curé Tayaut. — Monsieur le Chevalier. — Un Saint Hubert à bord. — Une Chasse à l'affût en 1815). 1 vol. in-18 broché..... 3 »

**Récits de chasse**, par d'Amezeuil. 1 fort vol. in-8 orné de vignettes..... 3 »

**A propos de chiens**, souvenirs de l'Exposition canine de Villefranche (Rhône, avril 1896), par J. Vialliy et L. Malatier. — Jolie plaquette gr. in-8, ornée de 32 gravures en simili, tirée à petit nombre..... 3 »

**La Chasse à la bécasse**, par Tristan Audebert. 1 vol. in-8, broché avec 153 figures dans le texte..... 4 50

**De l'Autourserie et de ce qui appartient au vol des oiseaux**, par P. de Gouernez, seigneur de Lusancy, assisté de F. de Gouernez, seigneur de Breuill, son frère. Nouvelle édition revue et annotée, par H. Chevreul. Paris, 1878. 1 vol. petit in-8 broché, avec figures sur bois. Simili de l'édition originale... 10 »

**Le Chien destiné à la chasse à courre**, sa beauté, son élevage, par Bailly-du-Pont. 1 vol. in-8..... 1 50

**Le Chien**, son histoire, ses exploits, ses aventures, par Alfred Barbou. 1 vol. grand in-8 avec 87 illustrations de Bayard, Couturier, A. Marie, Ch. Jacque, broché..... 10 »

**La Chasse dans ses rapports avec la loi**. Code du chasseur. 1 vol. in-18..... 1 50

**La Chasse à courre en Angleterre**, traduction du livre de S. Sidney, par le comte René de Beaumont. Chasse au lièvre, au renard, au cerf, au daim, etc. — Drags. — Hunters. — Monter aux chiens. — Les chutes. — Aux dames qui chassent. — La chasse pour les jeunes garçons et les jeunes filles. — Costumes de chasse. — Nourriture du sportsman. — Termes de chasse. 1 beau volume couronné..... 3 50

**L'Education du chien d'arrêt**, par le baron Bellier de Villiers. 1 vol. in-8..... 5 »

**Traité d'Autourserie**, par A. Belvasette. — Cas embarrassants. — L'Art de dresser les oiseaux à la portée de tous. — Tirage restreint, presque épuisé. 1 vol. in-16 jésus, orné de 23 gravures..... 10 »

**La Chasse au Mouflon**, ou Petit Voyage philosophique en Corse, par E. Bergerat. 1 vol. gr. in-8 broché, avec 43 gravures d'après des photographies et 50 vignettes dans le texte..... 10 »

**Le Château de la Baraque**, par G. Black. Roman cynégétique, illustré de 70 dessins originaux de David de Sauzéa..... 3 50

**Le Chasseur conteur**, ou les Chroniques de la Chasse depuis Charlemagne jusqu'à nos jours, par E. Blaze. 1 vol. in-18..... 3 50

**Le Chasseur aux filets**, ou la Chasse des Dames, par E. Blaze. 1 vol. in-18..... 3 50

**Traité sur l'art de chasser** avec le chien courant, par Boisrot de Lacour. — Manière de former et de diriger une meute. — Principes et théorie du veneur. — Traité détaillé de la chasse du lièvre, du chevreuil, du renard, du loup et du sanglier. 3e édition, 1 beau volume in-8 carré, papier teinté..... 6 »

**Un Hiver au Cambodge**, par Boulanger. — Cha tigre, à l'éléphant, au buffle, etc. 1 vol. in-4 b orné de 53 gravures et de 3 cartes.....

**La Chasse mise à la portée de tous**, par L. B nard. — Le Fusil. — Le Chien. — Le Chasseur. Gibier, etc. 1 fort volume in-12 cartonné.....

**La Chasse aux Braconniers**, par M. de Brus. in-12 illustré, broché.....

**Péchés de chasse**, par M. de Brus. — Nouvelle trées. 1 vol. in-12, broché.....

**Les Races de chiens**, par le comte H. de Byland beau volume in-4° de 1 160 pages, traitant de 315 et sous-variétés, orné de 1392 gravures.....

**Des Chiens anglais de chasse à tir et de dressage**, par P. Caillard. 1 vol. in-12, broché.

**Les Chiens d'arrêt**, par P. Caillard. — Races a ses. — Hygiène du chenil, avec 12 aquarelles et gnettes, d'après de Penne et Tavernier. In-folio o dos et coins de mar. du Levant, tranches dorées.

**Guide du chasseur** au chien d'arrêt, par Cassas 1 vol. in-12 illustré. broché.....

**De la Basse-Volerie et du Dressage pratiq l'autour et de l'épervier**, par C. Cerfon. 1 vol orné de 36 gravures.....

**La Chasse sous terre**, par Cerfon. 1 beau volum orné de 36 gravures.....

**La Chasse du chevreuil et du cerf**, par le con Chabot, avec l'historique des races les plus célèb chiens courants. 1 vol. gr. in-8, avec de nomb illustrations, broché.....

**La Chasse à travers les âges**, par le com Chabot, superbe volume in-4°, orné de 256 gra Couronné par l'Académie, broché.....

**Chansonnier du chasseur**. Recueil de 38 fa avec paroles. in-18 oblong.....

**Petit Traité de Fauconnerie**, par Chappeville. velle édition. 1 vol. in-12.....

**Les Haltes de chasse**, par E. Chapus. 1 vol. broché.....

**La Chasse à courre**. Notes et Croquis par Craft beau volume album in-4° oblong, richement illus couleurs, cartonné fers spéciaux.....

**La Chasse à tir**. Notes et croquis par Crafty. Un volume album in-4° oblong, richement illustré e leurs, cartonné fers spéciaux.....

**La Piaffeuse**, roman de braconnage, par G. de ville. 1 vol. in-12, broché.....

**Vieille Vénerie**, par le vicomte H. de Chézelles. in-12.....

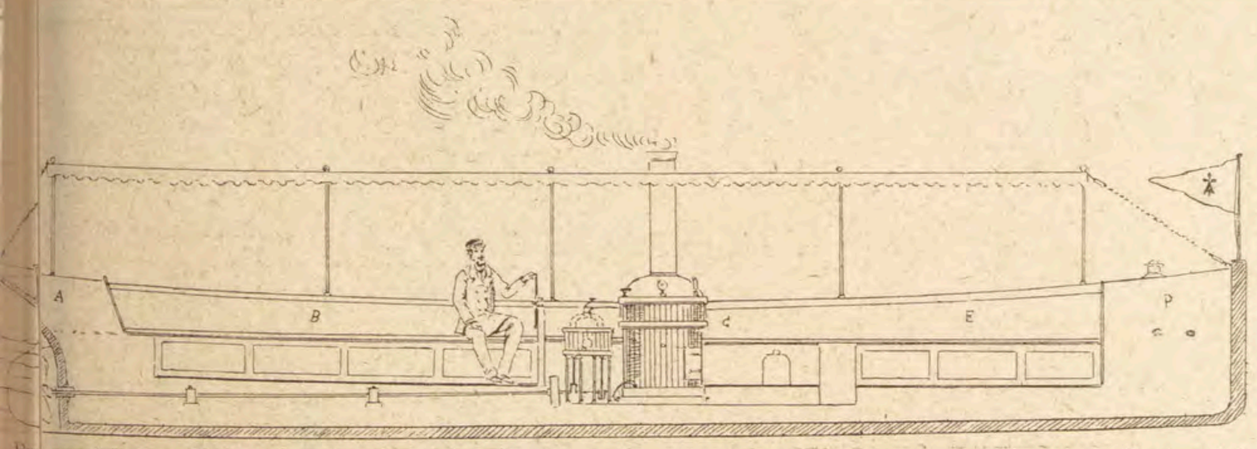
**Soixante Années de chasse au chien cour au chien d'arrêt**, par Clamart. 1 vol. in-8 figures.....

**Le Chasseur médecin**, par Clater. — Traité c des maladies des chiens. 1 vol. in-12.....

**Les Chiens**. Album in-4°, par Crafty.....

**Les Histoires de Saint-Hubertin**. Recueillies pa checourt, dessinées par Crafty. 1 vol. album. in-8

## A VENDRE 7000 FRANC




**Coupe en longueur de la Chaloupe.**
**Longueur totale 10 m. 15 — 34 pieds anglais**

## Chaloupe à vapeur ayant coûté *12 000 fr.*

Longueur 10 m. 15, largeur 2 mètres, vitesse 7 nœuds, construite en acajou et en teck, ***doublée en cuivre***, construction ***très soignée*** et luxueuse, moteur 8 chx., chaudière à 163 tubes verticaux, munie du certificat ***très satisfaisant*** de la commission des ponts et chaussées.

Machine, très soignée recouverte d'acajou et de cuivre, cheminée en cuivre, hélice en bronze, roue du gouvernail en bronze, au centre du bateau, manomètre, souffleur, giffard, pompe à bras et à vapeur, condens geur, tubes et pièces de rechange.

La chaloupe comprend en outre un 9 pieds environ, ancre, chaînes, corda

Les soutes à charbon peuvent conte 500 kilogrammes, provision suffisante voyage de plusieurs jours.

Construite en 1895, elle a été en environ un mois chaque année. Elle verte d'une tente blanche et garnie et coussins. Elle serait livrée remise à en parfait état.

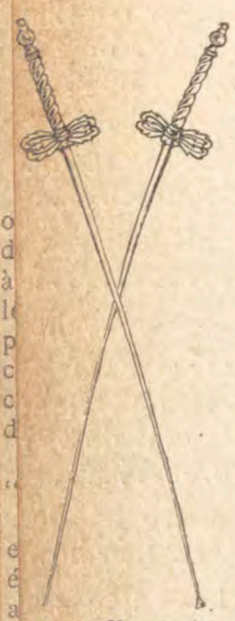
S'adresser à M. ALBERT aux burea ***Vie au Grand Air***, 9, avenue de l'O

# PRIMES SPORTIVES de 1902

*Pierre LAFITTE & Cie, 9, Avenue de l'Opéra, Paris*

**Nous offrons aujourd'hui à nos abonnés et lecteurs une nouvelle série de PRIMES pour l'année 1902 qui seront certainement bien accueillies par eux. Nous avons apporté dans le choix de ces objets, fabriqués spécialement, le plus grand soin, et nous avons la conviction de mettre à la disposition de nos lecteurs non des ARTICLES DE BAZAR, mais bien des articles de PREMIER CHOIX, de véritables articles de SPORT, que nous leur recommandons en toute confiance.**

**Nos abonnés bénéficieront sur les prix ci-dessous d'une remise de 5 p. 100.**



Les fleurets V. G. A.

## La Panoplie d'Escrime V. G. A.

Cette panoplie, très bien comprise, se compose des différents objets nécessaires à l'escrimeur.

Elle comprend :

Un masque grillagé à renfort double, garniture rouge;

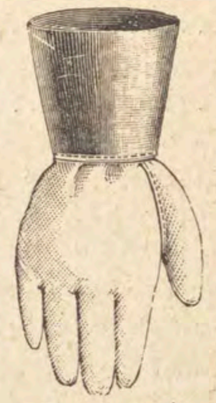
Deux gants de droite gansés, avec crispin rouge;

Deux fleurets lame Solingen, avec garde-pouce, poignée fond rouge gansée or;

Un plastron grande taille matelassé, avec cœur.

**Prix : 30 fr.**

*Pour l'envoi à domicile, joindre* **85 centimes** *à la commande.*



Le gant V. G. A.

## La Jumelle V. G. A.

### A fort grossissement

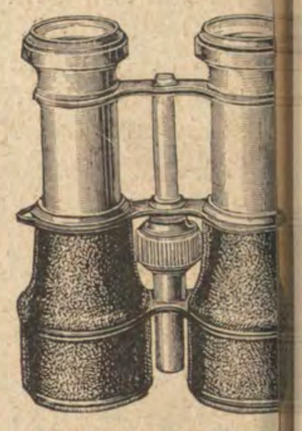
***Combinée spécialement pour les Courses et Excursions***

Recouverte de maroquin noir, monture bronze, tout verni — avec parasoleil — 6 verres achromatiques, étui à courroie et passants du ceinturon pour monter à cheval et à bicyclette

PRIX :

| | | |
|---|---|---|
| **Modèle A :** | Étui noir | **20 fr. 50** |
| — | Étui jaune | **22 fr. 50** |
| **Modèle B** *(en aluminium)* : | Etui noir | **30 fr. 50** |
| — — | Étui jaune | **32 fr. 50** |

Pour la France, joindre **85 centimes** à la commande pour l'envoi a domicile. Etranger, port en sus.

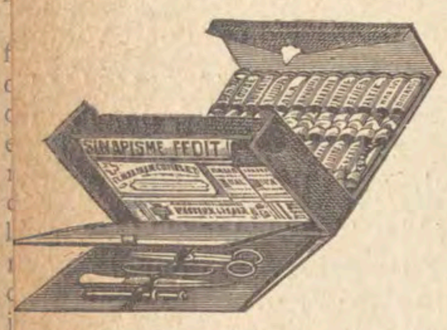


La Jumelle V. G

Hauteur : Fermée.. 9 c
— Ouverte. 12
Poids..... 3
— en aluminium... 2

## La Trousse Médicale V. G. A.

*Modèle spécial pour les cyclistes, chauffeurs, chasseurs, touristes, officiers, pouvant se mettre en bandoulière*




La Trousse Médicale V. G. A.

**Contenant une brochure, 24 tubes et un pansement complet Fédit-Comprimés**

**Composition :**

Acide phénique. Alcoolature d'aconit. Antipyrine. Bicarbonate de soude. Bi-digestif. Bismuth (salicylate) à 0,50. Bromure de potassium. Chlorate de potasse. Élixir parégorique. Iodure de potassium. Ipéca et émétique. Laudanum. Perchlorure de fer (2 tubes). Permanganate de potasse. Podophyllin et Belladone. Kola. Quinine (sulfate à 0,25). Salol. Sulfonal. Sous-acétate de plomb (2 tubes). Sublimé (2 tubes). Amadou. 2 bandes gaze phéniquée. Coton hydrophile. 1 tube sparadrap. Papier révulsif. Taffetas français. Thapsia. Bistouri. Ciseaux. Pince. Porte-nitrate.

**Dimensions :**

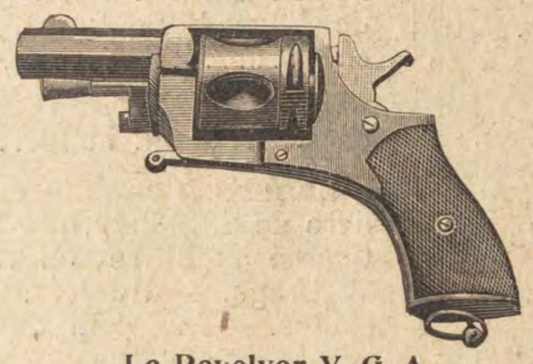
Longueur, 0m,18. — Largeur, 0m,15. — Épaisseur, 0m,08.

**Prix : 25 fr.**

Pour la France, joindre **85 centimes** à la commande pour l'envoi à domicile. Etranger, port en sus.

## LE REVOLVER V. G. A.

***POUR CYCLISTES, CHAUFFEURS & EXCURSIONNIST***



Le Revolver V. G. A.

Ce délicieux petit revolver, établi spécialem pour la *Vie au Grand Air*, bien que du volu le plus réduit, et pouvant se placer facilem dans une poche de côté, est d'une précisio toute épreuve. Il est à percussion centr détente pliante encastrée, chien rebondiss Le barillet se démonte à la main; la poignée en chêne quadrillé; toutes les pièces sont br zées noir.

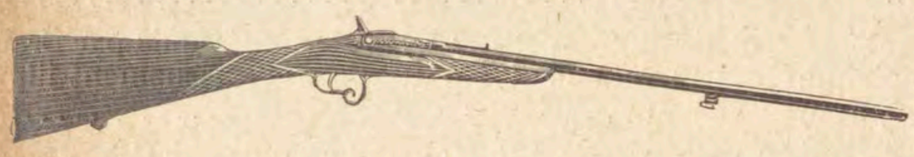
Le modèle courant est du calibre 8 milli tres, mais nous pouvons le livrer sur dema en 5 millimètres.

**Prix, avec étui en peau de daim et une boîte de 25 cartouches : 30**

Pour la France, joindre **85 centimes** à la commande pour l'envoi à domicile. Etranger, port en sus.

## LA CARABINE V. G. A.

pour JARDIN et TIR



Cette petite carabine constitue un délicieux cadeau à faire à un jeune homme que l'on désire voir exercer au tir. Elle est à percussion centrale et percuteur indépendant, calibre 9 m/m, réglée pour le tir à balle et à plomb. Le canon est en acier bronzé au noir de guerre, la culasse empée jaspée, gravures fines anglaises, crosse en noyer et poncée, beau quadrillage à la poinée et au devant, plaque de couche acier trempé jaspé, grenadière fixe pour porter la carabine à l'épaule comme un fusil de chasse.

**Prix : 40 fr.**

Pour la France, joindre **85 centimes** à la commande pour l'envoi à domicile. Etranger, port en sus.

## La COUVERTURE-PANTALON V. G. A.

### POUR CHAUFFEURS

Une célèbre **Maison de Tailleurs** a bien voulu nous réserver le modèle ingénieux de la **Couverture-Pantalon** qu'elle vient de créer. Tous les chauffeurs en apprécieront les avantages. La couverture peut être transformée en pantalon si on veut avoir une liberté de mouvement plus grande ou si on craint que la couverture ne se prenne dans le mécanisme. Pour les Motocyclistes, la **Couverture-Pantalon** sera très appréciable, et pour les Voituristes, elle sera indispensable. La transformation se fait en dix secondes. La couverture s'attache autour du corps et le pantalon autour du corps et des jambes. Il y a deux poches. Le drap est imperméabilisé (drap de soldat). Couleur gris ou beige. Nous adresser, en même temps que la commande, la grosseur de taille et la longueur entre-jambes.

**Prix : 39 fr.**

Comment on met la C ture-Pantalon brev. s.

Pour la France, joindre **85 centimes** à la commande, pour l'envoi à domicile. Etranger, port en s

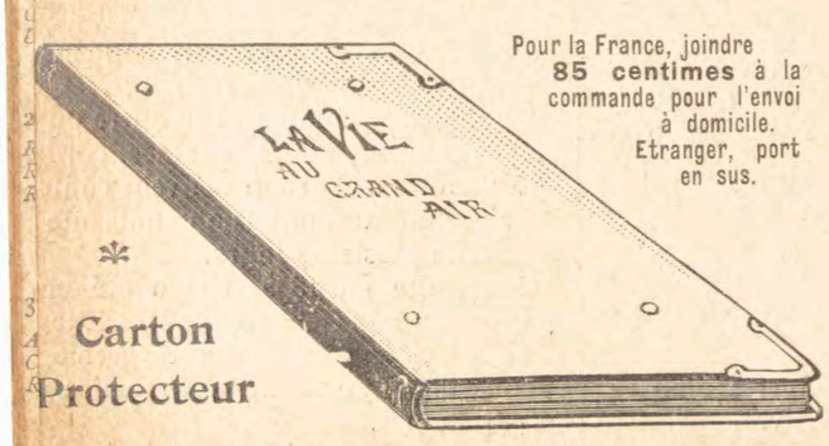
## Cartons Relieurs et Cartons Protecteurs V. G. A.

Nous tenons à la disposition de nos lecteurs qui veulent conserver la " **Vie au Grand Air** ", dans leur bureau ou dans leur salon, deux sortes de cartons:

1° **CARTON PROTECTEUR,** semblable à ceux que l'on trouve dans les cafés, permettant de conserver les deux ou trois derniers numéros; inscriptions de la " **Vie au Grand Air** " en lettres d'or; ferrures en cuivre.

**Le Carton..... 3 fr.**

2° **CARTON RELIEUR** très élégant, bleu foncé, avec inscriptions en lettres d'or; système très pratique de reliure automatique, permettant de conserver les 52 numéros de l'année. Une notice explicative accompagne chaque carton.




Carton Protecteur

Pour la France, joindre **85 centimes** à la commande pour l'envoi à domicile. Etranger, port en sus.

**Le Carton : 4 fr.**

## ESTAMPES SPORTIVES V. G. A. PAR HARRY EL

Superbes gravures en couleurs mesurant 51 c. × 26 c. — **Prix : 5 fr.** — En vente dans nos bureaux.

**Le Football-Rugby.**

Un certain nombre d'estampes ont été tirées avec les maillots aux couleurs du Racing-Club et du Stade.

*rant :* JARRIGE.

CORBEIL, Imprimerie ÉD. CR